MASTER
NEGATIVE
NO. 95-82337-10

COPYRIGHT STATEMENT

The copyright law of the United States (Title 17, United States Code) governs the making of photocopies or other reproductions of copyrighted materials including foreign works under certain conditions. In addition, the United States extends protection to foreign works by means of various international conventions, bilateral agreements, and proclamations.

Under certain conditions specified in the law, libraries and archives are authorized to furnish a photocopy or other reproduction. One of these specified conditions is that the photocopy or reproduction is not to be "used for any purpose other than private study, scholarship, or research." If a user makes a request for, or later uses, a photocopy or reproduction for purposes in excess of "fair use," that user may be liable for copyright infringement.

The Columbia University Libraries reserve the right to refuse to accept a copying order if, in its judgement, fulfillment of the order would involve violation of the copyright law.

Author:
Amzalak, Moses Bensabat
Title:
Portos comerciais

Place:
Lisboa
Date:
1923

95-82337-10
MASTER NEGATIVE #

COLUMBIA UNIVERSITY LIBRARIES
PRESERVATION DIVISION

BIBLIOGRAPHIC MICROFORM TARGET

ORIGINAL MATERIAL AS FILMED - EXISTING BIBLIOGRAPHIC RECORD

Business
577
Am9

Amzalak, Moses Bensabat, 1892-
...Portos comerciais; lições feitas no ano lectivo de 1922-1923 na regencia da 15ª cadeira do Instituto Superior de comércio de Lisboa.
Lisboa, 1923.
310 p. 25 cm.

At head of title: Moses Bensabat Amzalak.

RESTRICTIONS ON USE:

TECHNICAL MICROFORM DATA

FILM SIZE: 35mm REDUCTION RATIO: 12x IMAGE PLACEMENT: IA (IIA) IB IIB

DATE FILMED: 1-30-95 INITIALS: W.W

TRACKING # : 04222

FILMED BY PRESERVATION RESOURCES, BETHLEHEM, PA.

2.0 mm ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZ
abcdefghijklmnopqrstuvwxyz1234567890

1.5 mm ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZ
abcdefghijklmnopqrstuvwxyz1234567890

PM-MGP 13″x18″
METRIC GENERAL PURPOSE TARGET
PHOTOGRAPHIC

200 mm

150 mm

100 mm

I.0 I.1 I.25 I.4 I.6 I.8

ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZ
abcdefghijklmnopqrstuvwxyz1234567890

ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZ
abcdefghijklmnopqrstuvwxyz
1234567890

1.0 mm

1.5 mm

2.0 mm

2.5 mm

A5

A4

PRECISION℠ RESOLUTION TARGETS

Century

A&P

1303 Geneva Avenue
St. Paul, MN 55119

ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZ
abcdefghijklmnopqrstuvwxyz
1234567890

4.5 mm

ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZ
abcdefghijklmnopqrstuvwxyz1234567890

3.5 mm

DS77 Am9

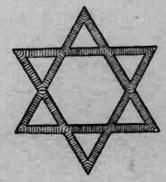
Columbia University
in the City of New York

LIBRARY

School of Business

Composto e impresso nas oficinas gráficas do Museu Comercial – Rua do Quelhas, 6-A – Lisboa

PORTOS COMERCIAIS



MOSES BENSABAT AMZALAK

PORTOS COMERCIAIS

LIÇÕES FEITAS NO ANO LECTIVO DE 1922-1923
NA REGENCIA DA 15.ª CADEIRA DO INSTITUTO
: : SUPERIOR DE COMÉRCIO DE LISBOA : :

LISBOA
:: 1923 ::

Business
Gift
E. R. G. Seligman
3.3.25

D 577
Am 9

INTRODUÇÃO

CAPÍTULO I

As costas marítimas

SUMÁRIO:

1. — As costas marítimas, natureza e classificação.
2. — O valor económico das costas marítimas.
a) a profundidade e a superfície dos mares; *b)* a extensão dos litorais; a teoria de Karl Ritter sôbre as articulações litorais; *c)* o clima e as correntes marítimas; *d)* a fauna e a flora marítimas; *e)* outros factores de valorização económica.
3. — As costas marítimas de Portugal.

---

1. As costas marítimas, natureza e classificação. — As faixas de terra banhadas pelo oceano denominam-se *costas marítimas.*

Conforme anota Carlos de Melo, por muitos modos se podem considerar. Em relação ao aspecto externo, o que primeiro impressiona o viajante é a sua altura: *baixas* se pouco se levantam de sôbre o nível das águas; *altas* ou *alterosas* se a linha superior das terras está muito acima da superfície do mar.

As costas baixas chamam-se: *rasas*, quando em pequeníssimo declive surgem do seio das ondas, com pequena ou nenhuma solução de continuïdade entre a água e a orla da terra; *de dunas*, quando à beira-mar os depósitos das areias acumuladas pelo oceano, e amontoadas pelo vento,

fazem relêvo sôbre o nível das águas; *em socalcos*, se pela acção das marés e correntes se levantam como degraus regulares e extensos marcando o nível de repouso das enchentes e vasantes.

As costas altas têm o nome de *escarpadas* quando é grande a sua inclinação para o mar; em geral são formadas por colinas ou montes batidos pelas águas. *A prumo*, *alcantiladas* ou *abruptas* se dizem, quando formam linhas de penhascos ou fragas, erectas como altos muros ante o oceano. Na sua vizinhança o fundo é geralmente grande e anilada a água, podendo os navios abeirar-se com segurança.

Nas costas baixas pelo contrário o mar é pouco profundo, em geral, porque o solo submarino conserva o mesmo declive, suave e lento da terra firme muitas vezes ornada de baixos e alfaques, merecendo então o nome de *esparceladas*. Nelas a curva das profundidades segue quási sempre uma direcção paralela à beiramar, com certa regularidade.

Aproxima-se o viajante: os traços ao princípio indecisos nas brumas do horizonte, acentuam-se, definem-se, sôbre o azul da distância; e o relêvo das terras caracteriza-a, dando à costa a designação de *plana* se mergulha nas águas sem montes, nem acidentes que lhe alterem a superfície; de *acidentada* se em torvelinho se afundam montes e planícies; de *montanhosa* se aqueles predominam.

Na orla das costas planas, e nos vales das montanhosas e acidentadas, existem praias, estreitas faixas de terra alternadamente cobertas e descobertas pelas águas, espreguiçando-se o sol naquelas, espreitando dentre os vales nestas.

Raríssimas vezes deixarão de ser baixas as costas planas. Em geral são escarpadas ou abruptas as outras, formando bons e profundos portos ou pelo menos seguros abrigos.

Quando a direcção se destaca nítida, sôbre o nível das águas, já o nauta a pode definir *lisa*, porque a vista lhe acompanha sem obstáculo a curva graciosa; *quebrada* ou *sinuosa*, quando em virtude de numerosos ângulos e requebros se vê a linha das águas muitas vezes dobrada pela saliência das terras.

As costas planas, em geral sedimentares, são lisas quando as correntes e vagas da maré lhes percorrem o termo; são pelo contrário *tortuosas*, quando as marés, tempestades e correntes, em incidência perpendicular ou quási normal, lhes roem, devastam e minam as fronteiras.

As montanhosas algumas vezes formam outras lisas; em geral são tortuosas, sobretudo quando rematam por alcantis mais ou menos despedaçados pela raiva das ondas.

Com respeito à perfeição e regularidade do seu contôrno dividem-se as costas em *regulares* e *irregulares*: nas primeiras subsiste uma certa curva, que se repete sob pequenos ângulos, como por exemplo as curvas côncavas da península hispânica, as convexas do Ceilão; nas segundas, esta sucessão de formas não existe, como nas costas da Galiza, nas Berlengas, no sul da França, em Sebastopol, etc.

As costas rasas e lisas são quási sempre regulares; as acidentadas, quando alternam o monte e o vale, igualmente o são, como na Córsega e no ocidente da Itália, na Espanha, etc.; as alcantiladas quási nunca, como se vê na Escandinávia, Islândia, na Bretanha, na Costa das Astúrias, por exemplo.

A irregularidade existe e permanece em geral nas costas vulcânicas, que por isso têm sôbre as sedimentares a vantagem de abrigar mais numerosos e profundos portos naturais, como em tôda a costa ocidental da América do Sul, no Japão, na Corea, em Java, etc.

A harmonia das formas dos continentes reproduz-se naturalmente na curva exterior da beira-mar, sobretudo

quando se comparam num e noutro hemisfério. Observou-a o ilustre Bacon, e estudaram-na com mais profundeza Reinhold Forster, Humboldt, Steffens, Karl Ritter, Jean Reynaud, Arn Guyot e Elisée Reclus, sem contudo examinarem se pelas mesmas causas que determinaram a correspondência de formas, se poderia explicar a natureza, altura e direcção das costas marítimas. Por isso foi que, pela incerteza dos dados e pelo abandono dêste campo restrito, se não achou ainda a correlação entre o contôrno da costa e a posição do país. Contudo alguma cousa notámos com respeito à sua direcção geral nas grandes linhas: as costas pouco ou nada inclinadas sôbre o paralelo são em geral lisas; com excepção da zona equatorial, as costas dirigidas segundo o meridiano são sinuosas e abruptas; nos continentes meridionais as grandes curvas convexas encontram-se no extrêmo oriente, e as côncavas no ocidente; nos continentes setentrionais as grandes curvas côncavas acham-se no extrêmo oriente, e as convexas ao poente.

Em relação à contextura geral têm o nome de costa *unida* a que mantém com certa persistência a linha das terras francamente superior à do mar, e com a mesma inclinação sôbre êle; é *fragmentada* a que se divide e despedaça entrando alta pelo oceano, ou a que sendo baixa apresenta diversas formas segundo as marés, quer por se descobrirem os ilhéus baixos e parcéis fronteiros, quer porque a envolvam as enchentes modificando-lhe o contôrno visível. Estão no primeiro caso a Bretanha, a Noruega, a Escócia; no segundo a Holanda, a Dinamarca, na Jutlândia, a Alemanha; no terceiro o nosso Algarve, a costa do Gôlfo de Cádiz, a do Languedoc, Veneza, etc.

Observou-se que os pontos extremos do continente são de costas fragmentadas, como a Escandinávia, o norte da Sibéria, o norte do Canadá, Malaca, Índia, Cabo da Boa Esperança, Patagónia, Austrália. Outro tanto se diz das ilhas

fronteiras: Islândia, Nova-Zembla, Liakhof, arquipélago árctico, Grœnlândia, Falkland, Terra do Fogo, Tasmânia e Nova Zelândia.

Dêste grupo de costas as mais perigosas são as baixas, com a intrincada trama dos seus mil canais, tortuosos, extensos, com pouco fundo, aqui e ali vedados pelo crescer dos baixéis e pela rêde dos alfaques.

Pelo contrário nas costas altas o fundo é grande, e a viagem um encanto, quando os canais não são muito estreitos e as ribas tão altas que encubram o sol, como nos maravilhosos *fiords* da Scandinávia, nos profundos *lochs* da Escóssia, ou no pitoresco litoral do Chili.

Ao viajante ainda as costas se lhe antolham: como *abertas*, quando por sua natural disposição estão expostas aos ventos dominantes, incomodando e batendo o navio até ao fundear; como *seguras*, quando por seu especial relêvo e contôrno logo abrigam as embarcações; merecendo o nome de *muradas*, quando por demasiado unidas só mostram ao nauta a escarpa das suas fragas e a muralha das suas penhas, aonde rebenta o mar furioso.

As costas lisas e as planas são em geral abertas, não tendo como refúgio senão as bôcas dos seus rios, ou os recôncavos dos cabos.

As sinuosas, e melhor as tortuosas são quási sempre seguras. Tudo porém depende da orientação sôbre que se abre o gôlfo ou fiord, e da direcção em que sopra o vento.

Por isto se chama, na maior parte do casos, *desabrigada* à costa aberta, *inóspita* à murada e *abrigada* à segura.

Reputam-se *limpas*, ou são de boa navegação, as que pela ausência de baixos, recifes, bancos e correntes impetuosas, sem delonga e sem risco dão ingresso e passagem a todos os navios; chamam-se *perigosas* ou de navegação difícil as que acumulam estes obstáculos, arriscando e confundindo o trânsito marítimo. As costas esparceladas são

quási sempre perigosas, tornando-se verdadeiramente temíveis quando são também abertas. As costas de escarpa e as alcantiladas são de boa navegação, ainda mesmo quando muradas ou varridas pelo vento. Outro tanto sucede com as planas, em geral de fácil percurso.

Como estas condições se exageram pela tranqüilidade do mar ou pela duração e freqüência das tempestades, o nauta ainda as considera sob êste aspecto, classificando-as de *mansas* no primeiro caso, e de *bravas* no segundo.

Pode no entretanto ser mansa e limpa a costa e contudo inabordável ou de aproximação demorada e cuidadosa, por a envolverem nevoeiros ocultando-lhe os golfos, canais, barras e até o próprio vulto. Chama-se então *clara* a que bem se avista e distingue de longe; *enfumaçada* a que apresenta os contornos esbatidos pelas neblinas do horizonte ou pelas brumas da distância; *cerrada* ou *escura*, a que tem o vulto encoberto por nevoeiros ou cerrações. Esta divisão que representa uma escala na visibilidade das costas em diversas condições de tempo e em diferentes latitudes, resume ao mesmo passo os seus estados ocasionais, e o seu carácter permanente ou periódico. Em igualdade de circunstâncias avistam-se primeiro as costas mais altas; e com a mesma altura se descobrem antes os litorais de horizontes puros do que os das atmosferas muito carregadas de vapores. Por isso é que êste conhecimento interessa muito: à navegação, para se verificarem as coordenadas ante uma costa conhecida; e ao serviço semafórico, para a rápida e segura transmissão dos sinais e telegramas.

Quer por fim desembarcar o viajante. As condições de desembar quedão o nome *de fácil acesso* aquelas aonde, embora sem cais, as embarcações podem fàcilmente chegar, quer encalhando na praia ou fundeando, quer segurando-se sôbre os remos, atravessando à vela, pairando, amarrando à terra, etc.

É de *acesso difícil* tôda a que, sendo baixa, fôr eriçada de bancos ou triturada pelas rebentações; ou a que sendo elevada tenha orla de cachopos, entre os quais referva a maré ou esfusie a corrente. Também são perigosas as costas povoadas por animais ferozes, como jamantas, tubarões e jacarés que impeçam comunicações com a terra, como em grande parte da África. É *inacessível* a que pelo alcantilado das suas penhas, ou pela falta absoluta de segurança, se não deixa abordar por embarcações de qualquer espécie.

Quanto ao fundo, diz-se que é de areia, rocha, lôdo, calhau, etc., conforme o estado e a natureza do solo submarino.

O comércio e a política, em geral, mais ou menos impacientes, tem até aqui desprezado, e talvez por as não conhecerem, a inconsistência e a imobilidade das costas, preciosas quando permanentes, nocivas quando se afundam. Sob êste aspecto se dividem os litorais em *constantes ou fixos*, e *instáveis* ou *móveis;* naqueles é invariável a distância ao mar da linha superior das terras, ou de qualquer baliza; nestas oscila nos sentidos vertical e horizontal aquela medida, quer porque a costa se exonde levantando-se sôbre o oceano, quer porque se afunda mergulhando nas águas».

Quanto à inclinação das escarpas continental e marítimas, as costas podem classificar-se em: *conseqüentes* se a inclinação é a mesma nas duas escarpas; *inconseqüentes* se as inclinações são diferentes; as inconseqüentes dividem-se: em *inconseqüentes interpostas* se a escarpa continental é mais brusca; *inconseqüentes antepostas* se o maior declive é na escarpa submarina.

Sob o ponto de vista da população as costas classificam-se em *costas de condensação*, e *costas de dispersão*.

As primeiras são aquelas em que se agrupam populações densas, as segundas são aquelas em que os núcleos populacionais são mínimos, ou em que desapareceram totalmente.

São estas as principais formas como se têm classificado as costas marítimas e que para melhor fixação se encontram resumidas no quadro seguinte:

COSTAS MARÍTIMAS

- Quanto ao aspecto externo
  - baixas
    - rasas
    - de dunas
    - em socalcos
    - esparceladas
  - altas ou alterosas
    - escarpadas
    - a prumo, alcantiladas ou abruptas
- Quanto à inclinação
  - planas
  - acidentadas
  - montanhosas
- Quanto à inclinação das escarpas continental e marítimas
  - conseqüentes
  - inconseqüentes
    - inconseqüentes interpostas
    - inconseqüentes antepostas
- Quanto à direcção
  - lisas
  - quebradas ou sinuosas
  - tortuosas
- Quanto à perfeição
  - regulares
  - irregulares
- Quanto à contextura
  - unidas
  - fragmentadas
- Quanto à segurança
  - abertas ou desabrigadas
  - seguras ou abrigadas
  - muradas ou inhóspitas
- Quanto à navigabilidade
  - limpas ou mansas
  - perigosas ou bravas
- Quanto à visibilidade
  - claras
  - esfumaçadas
  - cerradas ou escuras

COSTAS MARÍTIMAS

- Quanto ao acesso ou desembarque
  - fácil
  - difícil
  - inacessível
- Quanto ao fundo
  - areia
  - rocha
  - lôdo
  - calhau, etc.
- Quanto à população
  - de condensação
  - de dispersão
- Quanto ao litoral
  - constantes ou fixas
  - instáveis ou móveis

2. O valor económico das costas marítimas. — O valor económico das costas marítimas determina-se por vários factores tais como a extensão dos litorais, a profundidade dos mares, o clima, a maior ou menor intensidade das correntes marítimas, a variedade e abundância dos produtos da fauna e flora marítima, a civilização ou boa índole e a densidade dos povos que as habitam e ainda pelas facilidades das comunicações com o interior ou *hinterland.*

a) A profundidade e superfície dos mares. — A profundidade dos mares merece um estudo particular. Conforme a profundidade dos mares assim as suas faunas e floras variam. O estudo das profundidades interessa muito a navegação sendo muito útil, pois o grau de profundidade constitui muitas vezes um elemento de valorização económica. Junto das costas marítimas o oceano ora é muito profundo ora descresce num declive suave. Assim nas costas do norte da Sibéria é necessário um afastamento de mais de 400 metros de costa para encontrar profundidades de 100

metros. Há uma certa correspondência entre a profundidade do mar e a forma e a altura das costas.

As escarpas submarinas não são em geral abruptas; os continentes em geral imergem nos oceanos em declives suaves até profundidades de 200 metros. Nesta altura mais ou menos os declives tornam-se intensos encontrando-se profundidades de 1:000 metros, pouco mais ou menos, onde começa então a zona abissal Êste declive até às profundidades de 200 metros denomina-se *planalto continental* que tem uma largura bastante variável. Assim nas proximidades de Nice tem apenas algumas centenas de metros de largura. No mar do Norte, no gôlfo de Lião, no Adriático Setentrional a sua largura é de alguns milhares de quilómetros.

A determinação da largura do *planalto continental* tem uma grande importância não só scientífica como também industrial. É sôbre êle que vivem as plantas marinhas e portanto onde se encontra a fauna marítima herbívora entre a qual um grande número de peixes. A fauna abissal é completamente outra.

Para se avaliar da importância do *planalto*, basta considerar os seguintes números: o seu comprimento é de 250:000 quilómetros, a sua largura média é de 90 quilómetros e a sua superfície de 22 milhões de metros quadrados.

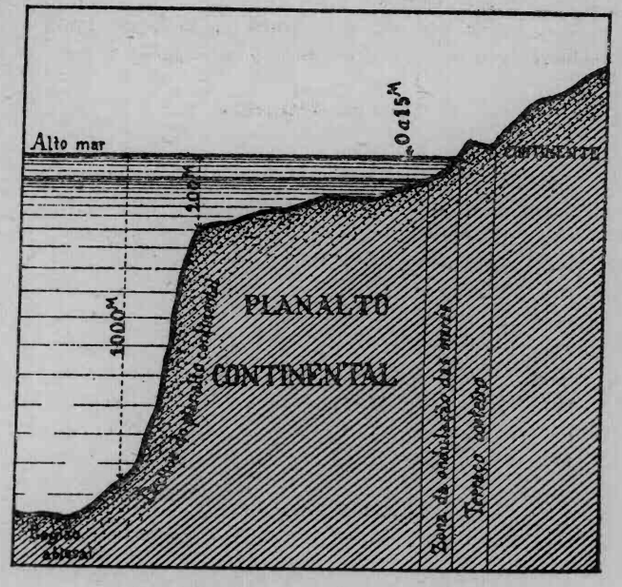
Da costa até a *zona abissal ou dos abismos*, distinguem-se caracterizadamente três zonas.

A primeira é a do *planalto continental* com profundidades que não excedem 200 metros. As águas são iluminadas pela luz solar e agitadas pelas vagas e marés, os fundos são rochosos, a flora marítima encontra-se aí desenvolvida e a fauna marítima herbívora encontra aí condições de existência e prolificação; as variações climáticas e das estações do ano fazem aí sentir-se.

A segunda zona é constituída pela vertente do planalto

continental, e vai até à região abissal. Já aí não há bastante luz, para que as plantas marinhas vivam, os animais herbívoros desapareceram, as correntes são bastante fracas, e a temperatura quási constante.

A terceira zona é constituída pela *região abissal*, ou das grandes profundidades o solo tem uma inclinação quási insensível, não há luz, nem plantas, nem variações de temperatura. A fauna marítima é só constituída por carnívoros.



CORTE TEÓRICO DA COSTA MOSTRANDO A DISPOSIÇÃO DO PLANALTO CONTINENTAL

As profundidades oceânicas têm sido objecto de largos estudos. A esplêndida carta batimétrica do príncipe de Mónaco indica essas profundidades. O máximo das profundidades encontra-se nas regiões de Tonga, Marianas Oceânicas no Pacífico. Aí numa *fossa oceânica* o navio de explorações oceanográficas encontrou em 1901 a profundidade de 9:780 metros. Entre as Canárias e os Açôres há profundidades de 6:290 metros. No Pacífico a ravina das ilhas Aleoutianas tem 7:384 metros, e nas ravinas dos mares do Japão há profundidades de 8:513 metros. No Mediterrâneo a fossa de Corfu tem 4:440 metros.

A superfície dos mares segundo os notáveis estudos oceanográficos de Sir John Murray é a seguinte:

Oceano Atlântico

Mares	Superfície em quilómetros quadrados
Atlântico do Norte	37.147:950
Atlântico do Sul	26.549:600
Gôlfo do México	1.856:000
Mar das Caraibas	3.007:850
Mar do Norte	420:400
Mancha	80:150
Báltico	506:350
Mediterrâneo	2.105:500
Mar Negro e Mar d'Azof	360:850
Mar da Noruega	2.917:650
Mar Polar Ártico	12.382:650

Oceano Pacífico

Mares	Superfície em quilómetros quadrados
Pacífico do Norte	69.162:300
Pacífico do Sul	61.130:650
Mar de Behring	2.225:950

Mares	Superfície em quilómetros quadrados
Mar de Okhotsk	1.403:750
» do Japão	972:709
» Amarelo	1.213:250
» da China	3.359:400
» das Celebes	571:200
» de Soulou	451;160
» de Banda	932:500
» de Java	1.200:100
» d'Arafura	1.452:300

Oceano Índico

Mares	Superfície em quilómetros quadrados
Oceano Índico	42.691:300
Mar Vermelho	411:150
Golfo pérsico	200:600

Mares do Sul

Mares	Superfície em quilómetros quadrados
Mares do Sul	67.784:550
Oceano Antártico	11.480:700

Em resumo as superfícies oceânicas são as seguintes:

Atlântico	87.334:950	Km.²
Pacífico	144.159:100	»
Índico	43.303:050	»
Mares do Sul	79.265:250	»
Superfície total dos mares...	354.062:350	»

A superfície total do globo terrestre é de 510 milhões de quilómetros quadrados dos quais 156 de terra firme e 354 ocupados pelos mares.

Quanto ao volume dos continentes imergidos e da água dos oceanos, se se admitir 700 metros para a altitude média dos continentes, o volume das terras imergidas seria representado por 100 milhões de metros cúbicos; e o volume total da massa oceânica atingiria mil e quotrocentos milhões de quilómetros cúbicos.

b) A extensão dos litorais; a teoria de Karl Ritter sôbre as articulações dos litorais. — A *extensão das costas* mede-se pelo número de quilómetros que separam um do outro extrêmo; o seu desenvolvimento ou *linha litoral* é o número de quilómetros de tôdas as sinuosidades e recôncavos. Assim diz-se que a Europa tem 33:800 quilómetros de extensão de costa, ao passo que o seu desenvolvimento é de 236:000 quilómetros.

A comparação das costas de dois países faz-se, quanto à extensão, com referência à unidade de superfície. Por isto se escreve que a Europa é o continente de mais costas, por ter um quilómetro de terras banhadas pelo mar, por cada 28:400 hectares; emquanto que a Ásia com os seus 62:920 quilómetros à beira-mar, a América do Norte com 49:000 quilómetros e a África com 20:480 quilómetros para cada quilómetro de costas pedem muito mais hectares de terreno. Por outras palavras a Europa é um continente articulado, a África e a América do Sul em contraste são maciços compactos.

Conforme anota Carlos de Melo. «não é rigoroso este modo de medir, porque em egual extensão de costa póde haver, e ha certamente, desenvolvimentos diversos; d'onde resultará que, embora sejam eguaes as extensões, fatalmente

o numero de portos será maior na costa de maior desenvolvimento». Por isso nos atrevemos a propor que se não comparem as costas simplesmente pela extensão, mas pela linha litoral. e em função da unidade de superfície.

Assim diremos que a Rússia tem muito menos costas de que a Noruega, a Espanha menos de que a Itália, a Holanda muito mais do que Portugal, sendo por êste processo mais seguro o critério da riqueza das costas.

Atendendo pois só ao número de portos e às probabilidades que derivam do predomínio da linha litoral, podemos dizer que é mais favorecido de estímulos marítimos o país que, em igualdade de circustâncias, tiver maior desenvolvimento relativo de costas.

Litoral de algumas nações da Europa

Nações sem as ilhas	N.o de quilómetros de desenvolvimento costeiro	N.o de hectares por um quilómetro quadrado
Grécia	4.107	1.350
Noruega	19.817	1.549
Grã-Bretanha e Irlanda	15.752	1.992
Holanda	803	4.046
Itália	4.119	5.748
Espanha	5.454	9.024
Portugal	980	9.068
Rússia e Trans-Caucásia	25.620	22.559
Bélgica	70	42.082

Karl Ritter e a sua escola deram uma explicação geográfica geral acêrca do desenvolvimento da vida marítima, da variedade das suas formas e da densidade humana nas costas de condensação.

Segundo Ritter tôdas as costas muito articuladas estão destinadas a um grande desenvolvimento marítimo. As articulações costeiras como golfos, cabos, baías, estuários multiplicam os pontos de contacto entre os litorais e os oceanos. Fornecem muitos abrigos não só à navegação costeira como também à navegação que cruza o alto mar. Convidam os povos a familiarizar-se com o mar, no dizer de Vallaux. Evidentemente a adaptação à vida marítima é mais fácil numa costa de fácil acesso do que numa costa onde o acesso fôr difícil ou perigoso.

Karl Ritter e a sua escola em apoio da sua tese formulam não só teorizações interessantes como também trazem à recordação numerosos exemplos históricos, citando entre outros o exemplo clássico da Grécia, com o qual já na antiguidade Curtius fazia a apologia das articulações litorais como causa do esplendor marítimo dos helenos.

O determinismo geográfico de Ritter é um pouco simplista e superficial. No exemplo da Grécia, pode-se afirmar que os helenos só foram um povo de navegadores quando seguiram a escola dos fenícios. Ora os fenícios que foram o povo marítimo por excelência na antiguidade provinham de uma costa marítima muito pouco articulada.

A teoria de Ritter se bem que interessante como ponto de vista geral não basta para explicar o valor das costas marítimas sob o ponto de vista do seu valor populacional. Para o determinar, a par das articulações litorais é necessário ter em linha de conta determinados característicos físicos e sociais.

c) O clima e as correntes marítimas. — O clima tem imensa importância na determinação do valor económico das costas marítimas.

Nas zonas frígidas, devido aos gelos que paralizam a navegação durante largos períodos do ano, a utilidade das costas, por maior desenvolvimento litoral que possuam, por melhor acesso que tenham, não é tão grande como se porventura estivessem em região mais temperada. Nas zonas frígidas a fauna e a flora são pouco abundantes. E a própria actividade humana é menor.

Os nevoeiros próximos das costas marítimas são também motivos de impedimentos e demoras na navegação.

A influência do clima, porém, não depende só da latitude mas também e muito da natureza dos ventos e da direcção, velocidade, origem, temperatura e profundidade das correntes marítimas.

«Por seu turno — escreve o Prof. Carlos de Melo — a direcção e a forma das costas reagem sobre o clima, tanto mais quanto mais escavadas forem: porque está demonstrado que as condições provaveis de salubridade, e as possiveis de saneamento, são em geral proporcionaes á facilidade de circulação da atmosfera e das aguas. Donde resulta a preferencia das costas articuladas sobre todas as outras, em condições eguaes de producção, relevo, etc.».

As correntes marítimas têm influência sôbre o comércio marítimo não só pela sua intensidade e acção calorífica mas também pelos produtos que depositam nas costas.

As correntes influem também sôbre a fauna marítima determinando não só modos diferentes de *habitat* das espécies como também migrações.

«A batimetria, anota Carlos de Melo, sondando cuidadosamente os mares e tentando fixar para cada zona e até para cada fossa oceanica as condições de existencia das especies marinhas, já conseguiu nos traços mais geraes, marcar o *habitat* de muitas familias, patenteando a atracção que as costas maritimas sobre ellas exercem: quer pela sua estructura e forma, quer pela natureza e direcção das marés. As grandes especies marinhas vivem sempre em niveis mais

superficiaes perto do litoral; e encontram-se em mais numerosas variedades nas costas de grande desenvolvimento, ricas em praias rochosas, em numerosas bahias tranquillas e cobertas de vegetação, do que nas costas limitadas, curtas e arenosas. São mais raras, e frequentam ainda menos os litorais das ilhas muito isoladas ou muito separadas de qualquer terra».

As costas na zona do planalto são mais ricas de fauna marinha, e quando relativamente profundas são melhores para a navegação visto os navios se poderem aproximar sem receio.

d) A fauna e a flora marítimas. — Outros factores valorizam as costas sob o ponto de vista económico tais como a variedade e abundância dos produtos da sua fauna, e da flora.

Quanto mais matérias primas um mar possa fornecer às suas indústrias mais rica é a costa banhada por êsse mar.

As possibilidades de boas pescas valorizam muito as costas.

A pesca da sardinha em Setúbal, a pesca do atum nas costas do Algarve, a exploração das salinas em Setúbal, Aveiro e Figueira da Foz, a colheita de moliço na Ria de Aveiro, a pesca do bacalhau na Terra Nova, a dos arenques no Atlântico Norte, e das pérolas no Oceano Índico e nas costas do México, a de coral na Senegâmbia, na Algéria e na Melanésia, a das esponjas em Tripoli e no mar Arquipélago, e, outros factos mais poderíamos citar, constituem exemplos típicos da valorização das costas pela sua fauna e flora.

e) Outros factores de valorização económica. — Os núcleos populacionais, e a sua densidade são elementos importantes na valorização económica das costas marítimas.

A teoria de Karl Ritter sôbre as articulações litorais não basta para explicar as condensações de população em determinados pontos de costa marítima.

O mar serve ao homem de meio de comunicação por intermédio da navegação e de meio de subsistência por intermédio da pesca.

Os pontos da costa com condições físicas e sociais que permitam a melhor utilização e exploração dos mares são evidentemente aqueles que as populações marítimas preferem para se estabelecer é pois da natureza dos mares em conjugação com a natureza das costas que resulta a existência de maiores ou menores agregados humanos à borda dos oceanos.

E a sua existência em geral é índice e factor do valor económico das costas marítimas. O grau de civilização e boa índole das populações costeiras é também condição de aprêço das costas do mar.

As facilidades de comunicações com o interior é também elemento para se considerar nas costas, quer elas se encarem sob o ponto de vista de meio de transporte internacional, quer se encarem sob o ponto de vista de zonas de exploração das riquezas marinhas.

3. As costas marítimas de Portugal. — A extensão da costa portuguesa é computada em 845 quilómetros.

«A fronteira marítima ocidental, conforme ensina o Prof. Silva Teles, apresenta insignificantes flexões exceptuando a reentrância do Atlântico onde se lança o Sado. Da foz do Rio Minho até Espinho o terreno marginal à costa é inferior a 50 metros de altitude e a sua largura oscila entre um e dois quilómetros.

De Espinho ao Cabo Mondego, o litoral é todo baixo; é a parte das costas de Portugal onde as dunas são mais abundantes e altas. Passando a serra de Buarcos, e ao sul do Mondego, a costa segue rectilíneamente com litoral

baixo; de um a dois quilómetros de largura, até S. Pedro de Muel (paralelo de Leiria), onde o terreno se eleva com os calcáreos do cretácico e do jurássico. Depois, até à serra de Cintra, a costa é irregular, ora de praias ora de arribas. Na parte ocidental da península de Setúbal as altitudes de mais de 100 metros encontram-se a um quilómetro do mar. A face sul da mesma península é de arribas.

Da foz do Sado até ao Cabo de Sines, a costa é de praias, com elevações de terreno variando de um a três e mais quilómetros de distância.

Do Cabo de Sines ao Cabo de S. Vicente a feição arriba é predominante, o que é devido ao avanço para o mar da plataforma inferior do Alentejo.

A costa do Algarve é tôda de praias com pequenas interrupções de arribas entre Lagos e a Ponta de Sagres».

O facto da costa portuguesa ser baixa e lisa, anota o Sr. Dr. Corrêa Monteiro, tem o inconveniente de não apresentar bons portos; realmente com excepção do pôrto de Lisboa, que tira as suas extraordinárias qualidades naturais da situação que tem na fractura do Tejo, todos os outros são de importância muito secundária; além das fracas condições naturais que apresentam são constantemente açoreados pelas areias que as marés lhes levam e pelas que os rios arrastam [1].

[1] Pierre Clerget, *Géographie Economique, l'Exploitation Rationelle du Globe,* pp. 33 e segs.; C. Vallaux, *Géographie Sociale, La Mer,* pp. 3 e segs.: Carlos de Melo, *Geographia Economica de Portugal, Portugal Maritimo,* pp. 13 e segs.; Arn. Guyot e Elisée Reclus, *La Terre,* pp. 26 e segs.; Humboldt, *Cosmos,* vol. I pp. 341 e segs.; Michelet, *La Mer,* pp. 407 e segs.: Dr. Silva Teles, *Portugal, Introducção Geographica,* in *Notas sobre Portugal,* vol. I, p. 13; Correia Monteiro, *Esboço de um compendio de Geographia de Portugal,* pp. 129 e segs.; L. Joubin, *Le Fond de la mer,* pp. 7 e segs.; G. Clerc Rampal, *La Mer,* p. 4 e segs. Fortunato de Almeida, *Portugal e as Colonias Portuguezas,* 2.ª edição, p. 7 e segs.

CAPITULO II

Os portos

SUMÁRIO:

4. — Os portos, conceito e classificação.
5. — Os portos e os factores da sua valorização:
A — *Elementos estáticos:*
a) posição geográfica; *b)* condições de abrigo, profundidade e grandeza; *c)* proximidade de rios e distância do mar; *d)* clima e estabilidade do litoral.
B — *Elementos dinâmicos:*
e) obras hidráulicas; *f)* vias de comunicação; *g)* serviços de pilotagem e marcações de pôrto: *h)* serviços alfandegários e de saúde; *i)* utensilagem do pôrto, sinais semafóricos e outros factores de valorização.
6. — Os portos de Portugal.

4. Os portos, conceito e classificação. — Um pôrto é um espaço limitado de mar ou de um curso de água defendido naturalmente ou artificialmente da acção dos ventos e dos movimentos da restante massa líquida, e no qual os navios podem entrar e permanecer para proceder às operações de carga e descarga, encontrar meios de realizar reparações eventuais, e ainda ter refúgio contra as tempestades marítimas.

É êste o conceito mais geral de pôrto.

Os portos classificam-se quanto à sua formação em *naturais* e *artificiais.* Os primeiros são os que por si mesmos

estão aptos para receberem e abrigarem navios; os segundos são aqueles que foram construídos pelo trabalho humano.

Quanto à sua posição os portos podem ser *fluviais, marítimos* ou *de canal,* segundo estão à beira dum rio, ou na costa sôbre o mar, ou no ponto onde um canal mergulha no oceano.

Em relação à liberdade de acesso, os portos dividem-se em portos de *barra franca* e de *barra fechada,* conforme têm a entrada desimpedida de obstáculos, ou apertada e até obstruída por cachopos, recifes, bancos, alfaques, etc. Quanto à distância do mar os portos são *interiores* ou *exteriores;* os primeiros são os que estão longe do mar, os segundos os que estão perto ou sôbre êle.

Quanto à facilidade de navegação os portos podem ser *de tôda a maré* e simplesmente *de maré;* naqueles entra-se a tôda a hora, nestes só com a maré cheia, porque a profundidade é diminuta no canal por causa dos baixos, ou no pôrto por falta de água. «Ás vezes — escreve o Prof. Carlos de Melo — sucede que, ou pela largura da entrada, ou demasiada exposição aos ventos dominantes, não podem os navios fundear a dois ferros, tendo de empregar uma só amarra para mais depressa suspenderem e procurarem o mar alto antes de se levantar o temporal. A estes portos em geral profundos em costa aberta, se dá o nome *de levante,* implicando exigencias de obras de arte, e reclamando activos embarques e rapidos desembarques».

Quanto às funções que desempenham os portos classificam-se em *militares, de refúgio, de pesca* e *de comércio.*

Os portos militares em geral situados sôbre dois mares para vigiarem uma grande extensão de costa, sôbre um estreito ou ponta muito avançada, não dependem da ordem económica nem das vantagens comerciais do país; mas das

condições estratégicas da defesa da costa, e de abrigo e rápido armamento da marinha de guerra.

Os portos de comércio estão porém inteiramente dependentes dos factores económicos não só pela natureza das cousas que nêles fixou uma corrente comercial explorando as riquezas locais, mas também pela procura que êsses produtos têm merecido dos estrangeiros.

Os portos de pesca são em geral de muito menor profundidade e grandeza e compreendem todos aqueles de onde partem os pescadores e aonde recolhem das suas fainas do mar alto.

Os portos de abrigo são os que pela sua especial posição em costas perigosas, servem de refúgio aos navios que passam.

Os portos de comércio classificam-se quanto à natureza das carreiras de navegação em *testas de linha, portos de escala* e de *cabotagem.*

São portos de *testa de linha* os que regularmente mandam navios de carreira, seus ou alheios, com mercadorias, capital ou bandeira seus ou de estranhos, para outros países, contando-se a viagem desde o dia que saíram das suas águas até aquele em que a elas regressam.

Denominam-se *portos de escala* quando são intermediários entre o pôrto testa de linha e o pôrto de destino, demorando-se nêles o navio só o preciso para efectuar cargas e descargas ou reformar o fornecimento de carvão (se tem máquina), refrescar o aparelho (se andam à vela), comprar mantimentos, fazer e aceitar consignações, largar passageiros, malas, etc. Chamam-se portos de *cabotagem* no caso especial de serem escala ou destino de carreiras entre os grandes centros marítimos da própria nação, ligando-os uns aos outros sem viagens ao estrangeiro.

Quanto à acção fiscal os portos podem ser *sujeitos a regimes aduaneiros, francos* ou *mistos.*

Os portos sujeitos a regimes aduaneiros são aqueles em que os navios à entrada e à saída pagam direitos de alfândega e outros impostos. Os portos *francos* são aqueles onde não há alfândegas. *Mistos* são os portos sujeitos a regimes aduaneiros em que existem *zonas francas* onde as mercadorias aí desembarcadas e embarcadas não pagam nenhuns impostos alfandegários.

Quanto ao trânsito das mercadorias os portos classificam-se em portos de *importação, exportação* e *trânsito.* Os portos de *importação* são aqueles onde a entrada das mercadorias é superior às expedições das mesmas. Os portos de *exportação,* são aqueles onde as expedições de mercadorias são superiores às respectivas entradas. Chamam-se portos de *trânsito* os que recebem as mercadorias trazidas por mar ou por terra, mandando os navios entregá-las ao seu destino. São verdadeiros portos de escala.

Quanto à natureza de determinados serviços locais que os portos prestam, êles podem-se dizer: *sanitários, carvoeiros,* de *armamento,* e de *construção.*

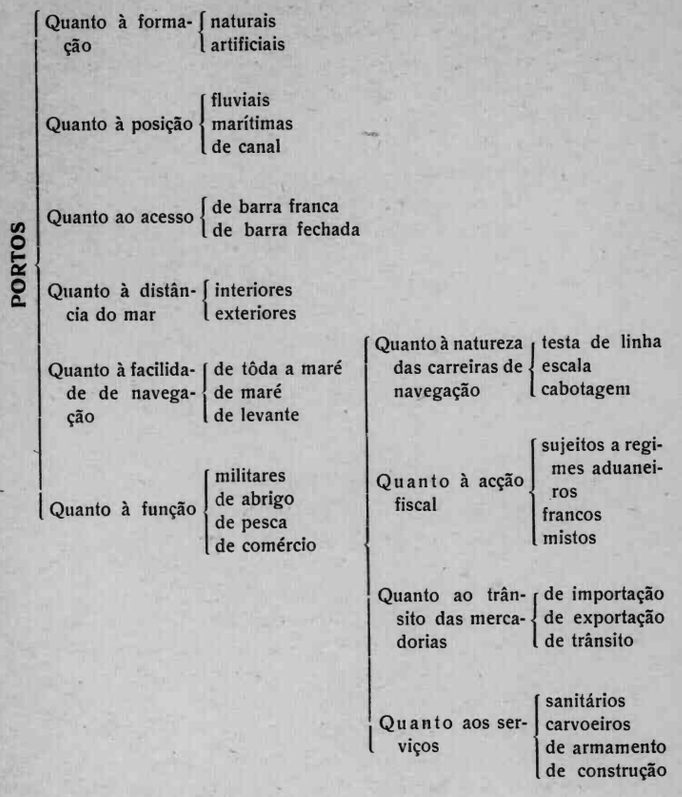
Portos sanitários são os que possuem hospitais e construções adequadas à acomodação dos tripulantes e passageiros de navios suspeitos de moléstias epidémicas ou contagiosas.

Portos carvoeiros são os que exportam principalmente carvão e possuem o material adequado e pessoal habilitado para ràpidamente fazer um grande carregamento.

Portos de armamento são os que possuem estaleiros, docas, planos inclinados e mais serviços apropriados para armar e desarmar navios, quer aparelhando-os para viagens, quer desmastreando-os ou recebendo-os para reparações miúdas.

Portos de construção são os que têm material apropriado e pessoal habilitado para fabrico e concêrto de navios.

São estas as classificações mais comummente adoptadas de portos e que vão resumidas no esquema seguinte:



5. Os portos e os factores da sua valorização. — A existência e a conservação dos portos conforme indica o Prof. Carlos de Melo dependem do equilíbrio entre duas fôrças: as da natureza, revolvendo e transformando a costa pela acção dinâmica e constante das marés, das vagas, correntes marítimas, ventos, etc., sôbre as rochas da beira-mar; e as do homem, utilizando-as e dirigindo-as, de modo a atenuar-lhes a acção nociva ou a engrandecer-lhes a benéfica energia.

Das primeiras resulta o *elemento estático*, a posição geográfica do pôrto, a profundidade, as condições de abrigo, grandeza, proximidade dos rios, distância do mar, clima, produção e estabilidade do litoral.

Das segundas, formando o *elemento dinâmico*, pela exploração do dinamismo da natureza pelo homem, derivam: obras hidráulicas, vias de comunicação, pilotagem da barra, marcações do pôrto, serviços de alfândegas, telegráfica semafórica, etc., valorizando-lhes as condições de existência.

a) A posição geográfica. — A boa situação ou posição geográfica de um pôrto é um dos elementos do seu valor. Segundo a posição do pôrto assim as linhas de navegação afluem ou se afastam. Constitui uma boa posição geográfica de um pôrto o estar situado entre dois mares, quer fique sôbre um istmo como o Panamá, quer sôbre um estreito como Gibraltar, Constantinopla, Brindisi, Suez, Aden e Singapura, quer em pontas avançadas de continentes como na Europa, Lisboa e Cádiz; em África, Dakar e o Cabo; na Ásia, Singapura e Aden; na América, New York e Pernambuco. Determinadas posições dos portos no centro dos mares dominando os feixes de linhas de navegação que se orientam no sentido dos grandes mercados, constituem também uma boa localização para os portos.

b) Condições de abrigo, profundidade e grandeza. — Os portos devem constituir bons abrigos para a navegação, de modo que os navios em tôdas as condições de mar e de tempo possam proceder às suas cargas e descargas.

A profundidade dos portos é também um elemento fundamental para a sua valorização. A profundidade é indispensável num bom pôrto não só para que nêle entrem os navios de tôdas as lotações mas também para que estes a toda a hora possam sair e entrar sem embaraços. Mas para que isto se verifique é mister conjugar o factor profundidade com outros elementos como a forma da bacia das marés, a amplidão destas, a sua penetração nos rios, a abertura da barra, direcção do canal, etc.

Outra condição importante nos portos é a sua grandeza, que se torna necessária nos portos de muita actividade comercial, de modo a permitir a circulação sem embaraços do maior número de embarcações.

c) Proximidade de rios e distância do mar. — A proximidade dos rios tem uma grande influência sôbre a prosperidade dos portos, pois os rios constituem em muitos casos óptimas vias de comunicação com o *hinterland* dos portos, proporcionando fretes baratos a muitas mercadorias, e facilitando conjuntamente com os caminhos de ferro a sua circulação. Muitos portos estão situados na foz dos rios por estes motivos, tais como o Pôrto sôbre o Douro; Lisboa sôbre o Tejo; Hamburgo sôbre o Elba; o Havre sôbre o Sena; Marselha perto do Ródano.

«A distância ao mar, escreve Carlos de Melo, classificando os portos em interiores e exteriores, conforme estão longe ou perto d'elle, é um factor de certa consideração, que nos explica a superioridade do Havre sobre Rouen, de Odessa sobre Kerson, de Anvers sobre Amsterdam, e a concorrencia de Montevideo com Buenos Ayres».

d) Clima e estabilidade do litoral. — O clima constitui um factor importantíssimo na valorização dos portos.

Os gelos nas costas marítimas, as correntes quentes ou frias e os ventos constituem dificuldades para o livre trânsito dos navios.

Em igual latitude os portos da Europa estão muito mais livres dos gelos do que os portos fronteiros dos Estados Unidos ou do Canadá, porque a corrente do Gôlfo impede a congelação nas costas ocidentais da Europa: os portos americanos são pelo contrário banhados pela corrente polar do Lavrador. Outro tanto sucede nas costas ocidentais dos Estados Unidos banhadas pelo Kuro Sivo, quente, e nas costas da Ásia sôbre o mar de Behring e sôbre o mar de Okhost, banhadas pela corrente fria.

«Os gelos, anota o Prof. Carlos de Melo, podem até augmentar periodicamente a derrota dos navios. Quebec está a 4:454 kilometros de Liverpool, pelo estreito de Belle-Isle, e a 4:824 kilometros pelo cabo Race, ao sul da Terra Nova. A navegação mais curta, só pode fazer-se enquanto aquêle estreito não gela, isto é, do meado de Julho a Novembro; durante o resto do ano os navios têm de vir pelo sul, perdendo em cada viagem 370 quilómetros, que representam 200 milhas ou 14 horas a mais (com marcha a 15') e capital correspondente em carvão, mantimentos, tripulação, frete, juros, etc.»

Os portos de maior valor económico encontram-se nas latitudes mais elevadas e nos climas temperados. Os portos mais importantes do mundo como Nova York, Londres, Liverpool, Hamburgo, Anvers, Lisboa, Shangai, etc., encontram-se nessas regiões confirmando a lei económica de que a energia humana varia na razão inversa do rendimento da terra crescendo do equador para os polos. Daqui resulta que a energia e a potência de reacção contra a natureza é maior na zona temperada do que na tórrida.

Nas zonas frígidas os portos são pouco importantes pela impossibilidade física da navegação em muitas ocasiões. A *produção local*, determinada pelos factores climáticos, é índice do valor económico de certos portos, como: o de Bordéus com os vinhos; o de Setúbal com o sal; o de Bombaim com o algodão; o de Saigon com o arroz; o de Shangai com o chá; o de Santos com o café; o de Cardiff com o carvão; o do Pôrto com os vinhos licorosos, etc.

A *estabilidade do litoral* é muito importante nos portos. O mar transfigura às vezes os litorais alisando-os pelo perpassar das correntes, movendo-os com a oscilação das marés, escavando-os com o bater das vagas, desfazendo-os com as infiltrações salinas, polindo-os e arredondando-os com os sedimentos. A acção mecânica do mar exerce-se nas costas marítimas ou pela *erosão* diminuindo as superfícies costeiras, ou pelo *assoreamento* engrossando-lhes o volume com a deposição de areias e outros materiais.

Pela *erosão*, o mar, corroendo as costas, invade as terras engolindo pontes, cais, diques, paredões, etc. Assim desde 1824 até 1829 a costa de Suffolk foi por tal forma minada pelas ondas que a escavaram em mais de 16 metros, que vieram a passar fragatas de 6 metros de calado por onde tinham estado 48 anos antes rochedos de 23 metros de altura.

O *assoreamento das costas* realiza-se, no dizer de Carlos de Melo, pela isolada energia do mar, na formação de praias, nos depósitos dos bancos, no levantamento dos cordões litorais, no cêrco das lagunas, e na lenta acumulação dos gres calcarífero e dos calcáreo conquíferos, engrossando os continentes com as suas massas aglutinadas e endurecidas. Por esta forma se obstruíram muitos portos. Os rios pela erosão do leito, muitas vezes arrastam grandes massas de areias, calhaus e os outros detrimentos assoreando os portos fluviais.

Certos ventos predominantes nos portos são elementos que fazem diminuir também o valor dêsses portos. O mesmo acontece com as oscilações do fundo submarino.

e) Obras hidráulicas. — As obras hidráulicas no portos têm por fim proteger os portos das invasões do mar, das tempestades, e do minar das correntes, e são constituídas pelos molhes, diques, quebra-mares, paredões, etc.

O desassoreamento por meio de dragagens das areias e lodos do fundo é um factor de valorização dos portos, que dessa operação careçam.

f) Vias de comunicação. As vias de comunicação com o *hinterland* de um pôrto constituem um dos melhores elementos da sua valorização. O desenvolvimento das linhas férreas, a navigabilidade das vias fluviais, perto dos portos, são condições para o desenvolvimento e prosperidades dêstes.

g) Serviços de pilotagem e marcações de pôrto. – A protecção aos portos sintetisa-se na balizagem do pôrto, na iluminação das costas, nas marcações da barra, e ainda na boa organização dos serviços de pilotagem.

h) Serviços alfandegários e de saúde. — Os serviços alfandegários nos portos devem ser organizados de modo a evitarem a demora dos navios nos portos ao tempo indispensável. Os serviços sanitários, a visita médica aos navios, o isolamento dêstes em caso de doença contagiosa a bordo,

as quarentenas impostas aos passageiros e à carga, as desinfecções devem estar organizadas de modo aos respectivos serviços sendo rápidos, serem o mais eficazes que é possível.

i) A utensilagem do pôrto, sinais semafóricos, e outros factores de valorização. A utensilagem do pôrto é dos elementos mais importantes para a sua valorização. A armadura comercial de cargas e descargas, as docas de abrigo, de flutuação, de marés e reparação, os rebocadores, os salva-vidas, os sinais semafóricos, as bóias luminosas tudo que facilite a navegação e lhe dê facilidades e comodidades se deve ter num bom pôrto.

Outos factores determinam ainda a valorização dos portos como a boa organização da administração portuária, os bons regulamentos de pôrto, a existência de armazéns para guarda das mercadorias descarregadas ou a carregar, um bom corpo de polícia, a completa organização dos serviços hidrográficos, etc.

6. Os portos de Portugal. — O primeiro pôrto demandando a N. W. a costa portuguesa é o de *Caminha*, situado a 2 quilómetros, da boca do rio Minho (lat. N. 41° 52′ 24″ long. 8.° 48′ W.). Adiante à direita de Àncora e no sítio da Lagarteira escava-se o portinho ou varadouro de *Gondinhães*, pôrto de abrigo para barcos de pesca. Na margem esquerda encontra-se o pôrto de *Âncora*. Na margem direita do rio Lima está o pôrto comercial de *Viana do Castelo* (lat. 41° 42′ N., long. 8° 47′ 48″ W.). Passando a foz do rio Neiva encontra-se na sua margem direita o pequeno pôrto fluvial de *Neiva*. À beira-mar e sôbre a margem direita do rio Cávado (lat. 41° 31′ 48″ N., long. 18°

44′ 30″ W.) encontra-se o pôrto de *Espozende*. Adiante encontra-se situado o pôrto marítimo de *Póvoa de Varzim;* e, a pouco mais de uma légua a S.S.E. acha-se a foz do pequeno rio Ave, a 2 quilómetros do qual se encontra o pôrto fluvial de *Vila do Conde*. Na margem direita do rio Leça e sôbre o Atlântico encontra-se o pôrto fluvial de *Leça* e na margem esquerda do mesmo rio o pôrto de *Matozinhos*. Defronte de Leça e a uma milha da costa, está construído o pôrto artificial de *Leixões*. Para o sul da costa (lat. 41º 08′ 49″ N., long. 8º 38′ 19″ W.) acha-se situado o pequeno pôrto marítimo de *S. João da Foz*. Na latitude de 41º 08′ 48″ N., long. 8º 34′ 30″ W. está a cidade do Pôrto na margem direita do rio Douro com o seu respectivo pôrto fluvial do *Pôrto*. Seguindo daqui a costa para o sul entre as serras da Gralheira e Caramulo, com o rio Vouga que entra no mar depois de constituir o grande estuário de Aveiro. Entrando a *barra nova*, fronteira a Aveiro fica à esquerda a ria *d'Ovar* com o respectivo pôrto fluvial (lat. 40º 51′ 30″ N., long. 8º 34′ 54″ W.).

Ao sul e abrindo passagem até ao mar pelo esteiro onde corre o Antuan está o pôrto de *Murtoza*. Passada a bôca do rio Vouga encontra-se para o Sul *Aveiro* (lat. 40º 38′ 18″ N., long. 8º 36′ 54″ W.). Ao sul sôbre a ria de Vagos, e ao norte de Vila de Vagos, está o pôrto fluvial de *Ilhavo*. Ao fundo da ria de *Mira* e a 6m,3 do oceano está o respectivo pôrto fluvial.

Percorrendo a costa para o sul encontra-se a enseada de *Buarcos* (lat. 40º 07′ 42″ N., long. 8º 50′ 20″ W.). A seguir e na margem direita do *Mondego* encontra-se o pôrto fluvial de *Figueira da Foz* (lat. 40º 9′ 00″ N., long. 8º 46′ 06″ W.).

Seguindo para o sul encontra-se a enseada de *Lavos*, e passando o rio Liz e sôbre a sua margem esquerda está situado o pequeno pôrto fluvial de *Vieira*.

Perto da foz do rio Alcoa encontra-se a praia da *Nazaré* com a sua enseada. E perto desta e ao sul, a costa escava-se de repente a E., formando a pequena enseada da *Pederneira*. Adiante remata-se a curva do litoral a S. W. e abre-se numa estreita bôca de 200 metros a concha de *S. Martinho do Pôrto*. A seguir e para o sul encontra-se na costa a lagoa de *Óbidos* que recebe as águas do rio Real, do rio Arnóia e do rio Cabo. Seguindo no rumo sul e para este os rochedos formam pequeninos *fiords* prolongando as suas escarpas até às muralhas de *Peniche* (lat. 39º. 21′ 6″ N., long. 9º 20′ 36″ W.) onde há uma pequena baía. De Peniche, para o sul, encontramos o pôrto de pesca da *Ericeira*. Continuando a seguir o rumo sul acha-se a baía de *Cascais* (lat. 38º 41′ 30″ N., long. 9º 22′ 48″ W.).

Na foz do rio Tejo encontra-se a barra do *pôrto de Lisboa* (lat. no Observatório da Tapada 39º 42′ 30″ N., long. 9º 08′ 54″ W). O pôrto de Lisboa, formado pelo estuário do Tejo, estende-se de S. Julião da Barra para dentro no comprimento de 25 quilómetros. É o pôrto comercial mais importante da costa portuguesa, sendo um dos portos mais vastos, seguros e abrigados da Europa.

Continuando a percorrer no sentido sul a costa de Portugal, na lat. 38º 27′ 6″ N., long. 9º 04′ 06″ W., encontra-se o pôrto de pesca de *Cezimbra*. Seguindo a escarpa dos montes pela costa cheia de rochedos com rumo E.N.E. e dobrada a ponta de Outão encontramos no estuário do rio Sado o pôrto de *Setúbal* cujo fundeadouro fica na lat. 38º 31′ 12″ N., long. 8º 51′ 30″ W. No Sado a 42 quilómetros da sua foz ainda se encontra o pôrto fluvial de *Alcácer do Sal*.

Ao sul do Cabo de Sines está a enseada de *Sines* (lat. 37º 53′ 18″ N., long. 8º 49′ 42″ W.).

Ao sul de Sines e na margem direita do rio Mira está o pôrto fluvial de *Vila Nova de Milfontes*.

Na margem esquerda da ribeira de Aljezur encontra-se o

pôrto fluvial de *Aljezur* e mais para o sul está situado num pedaço de costa inóspita o pôrto marítimo de *Carrapateira.*

No sul da costa do Algarve lat. 37º 00′ 00″ N., long. 8º 54′ 42″ W está o pôrto de *Sagres.* A seguir a rocha escarpada da costa do Algarve lança ao mar as pontas da Balieira, dos Caminhos, da Tôrre e do Burgau, formando pequenos portos com praias de areia como o de *Burgau* servindo a Almadena e o da *Senhora da Luz.* Segue-se a ponta da Piedade abrigando dos ventos de S. W. a baixa de *Lagos* (lat. 37º 05′ 42″ N., long. 8º 37′ 54″ W.) aberta a S. E. Para o oriente e na margem esquerda da ria de Alvor está o pôrto fluvial de *Alvor.* A costa segue direita a E.; na foz da ribeira de Odelouca está o pôrto de *Ferragudo* e a montante o de *Vila Nova de Portimão* (lat. 37º 08′ 00″ N., long. 8º 30′ 00″ W.). Ao N. E. de Portimão e a 12 quilómetros do mar e na margem direita do rio de Silves (lat. 37º 11′ 30″ N., long. 8º 24′ 00″ W.) está o pôrto fluvial de *Silves.* Seguindo mais para E. da costa do Algarve encontra-se o pôrto marítimo de *Albufeira.* Seguindo no mesmo rumo encontra-se a seguir o pôrto de *Quarteira,* a que se segue o pôrto de *Faro* (lat. 37º 01′ 30″ N., long. 7º 53′ 48″ W.). Seguindo a costa para N. E. acha-se o pôrto de *Olhão* (lat. 37º 02′ 18″ N., long. 7º 48′ 06″ W.). De Olhão até ao Guadiana a costa inclina-se a N. E. e aí se encontra o pôrto da *Fuzeta,* a seguir encontram-se as enseadas da *Luz* e de *Santa Luzia* e ainda a seguir na lat. 37º 7′ 30″ N., e na long. 7º 32′ 10″ W., está situada a cidade de *Tavira* com o seu pôrto fluvial no rio Sêco. A E.N.E. está a pequena enseada de *Cabanas* e a seguir a de *Cacela.* Passada a ponta de Santo António e na margem direita do Guadiana e na lat. 37º 11′ 23″ N., e na long. 7º 22′ 34″ W. está o pôrto de *Vila Real de Santo António.* A 2 quilómetros de Vila Real de Santo António encontra-se o esteiro de *Castro Marim* (lat. 37º 13′ 00″ N., long. 7.º 23′ 58″ W.).

Os portos portugueses cujo número se computa em cinqüenta e cinco podem-se agrupar pelas seguintes forma:

Portos marítimos (29): Gondinhães, Póvoa de Varzim, S. João da Foz, Buarcos, Lavos, Nazaré, Pederneira, S. Martinho, Óbidos, Peniche, Ericeira, Cascais, Cezimbra, Sines, Carrapateira, Sagres, Burgau, Senhora da Luz, Lagos, Ferragudo, Albufeira, Quarteira, Faro, Olhão, Fuzeta, Luz, Santa Luzia, Cabanas e Cacela.

Portos fluviais (26): Caminha, Àncora, Viana, Neiva, Espozende, Vila do Conde, Leça-Matozinhos, Pôrto, Ovar, Murtosa, Aveiro, Ilhavo, Mira, Figueira, Vieira, Lisboa, Setúbal, Alcácer do Sal, Vila Nova de Milfontes, Aljezur, Alvor, Portimão, Silves, Tavira, Vila Real de Santo António, Castro Marim.

Portos de construção há 14: Caminha, Viana, Espozende, Vila do Conde, Vila Nova de Gaia, S. Martinho, Peniche, Lisboa, Setúbal, Lagos, Faro, Olhão, Vila Real e Tavira.

Portos de pesca há 38: Gondinhães, Àncora, Neiva, Espozende, Póvoa, Vila do Conde, Leça—Matozinhos, Foz, Ovar, Murtosa, Ilhavo, Mira, Buarcos, Lavos, Vieira, Nazaré, Pederneira, S. Martinho, Peniche, Ericeira, Cascais, Cezimbra, Sines, Milfontes, Aljezur, Carrapateira, Sagres, Burgau, Senhora da Luz, Alvor, Ferragudo, Albufeira, Quarteira, Olhão, Luz, Santa Luzia, Cabanas e Cacela.

Os portos comerciais de Portugal têm sido considerados por diversas formas.

Para Carlos de Melo os portos comerciais do continente português são os seguintes 16 portos: Caminha, Viana, Pôrto, Aveiro, Figueira, Lisboa, Setúbal, Alcácer do Sal, Lagos, Portimão, Silves, Faro, Fuzeta, Tavira, Vila Real de Santo António e Castro Marim.

O distinto publicista Sr. A. Pereira de Matos classifica os portos portugueses pela seguinte forma:

Portos de comércio de 1.ª classe — Lisboa e Leixões.

Portos de comércio de 2.ª classe — Portimão ou Lagos, Ponta Delgada e Funchal.

Portos de comércio de 3.ª classe — Pôrto, Figueira da Foz, Setúbal, Faro, Vila Real de Santo António e Horta.

Portos de cabotagem e pesca — todos os demais.

Isto, chamando *portos de 1.ª classe* os que reúnem tôdas as comodidades necessárias à grande navegação: cais acostáveis, docas sêcas, oficinas de reparação, etc.; *portos de 2.ª classe* os que servem de abrigo à navegação de longo curso proporcionando-lhe sofríveis meios de carga e descarga; *portos de 3.ª classe* os que por suas instalações se acomodam apenas ao serviço da cabotagem internacional e das grandes pescarias; e, finalmente, *portos de pesca* os que devem amoldar-se às necessidades da pescaria costeira e da pequena cabotagem.

O engenheiro Adolfo Loureiro considera como comerciais os seguintes portos de Portugal: Caminha, Viana do Castelo, Espozende, Póvoa de Varzim, Vila do Conde, Leixões, Pôrto, Aveiro, Figueira e Buarcos, Pederneira, S. Martinho, Peniche, Ericeira, Lisboa e Cascais, Cezimbra, Setúbal, Sines, Vila Nova de Milfontes, Lagos, Portimão, Faro e Olhão, Fuzeta e Tavira e Vila Real de Santo António.

Os fundamentos pelos quais o engenheiro A. Loureiro, considera estes portos como comerciais, são o seu movimento marítimo e comercial, e ainda por serem acessíveis a navios.

À beira-mar de Portugal, anota Carlos de Melo, existem 2.850:000 habitantes, mais de metade quási $^3/_5$ do número total, incluindo as ilhas adjacentes, da população portuguesa. A actividade que nestas costas desenvolvemos, concentra-se na pesca, dilata-se na navegação, ocupa-se nas marinhas, porfia na construção naval, e alimenta-se e robustece-se no comércio.

[1] Adolfo Loureiro, *Os portos marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes*, vol. I, pp. 12 e segs.; A. Pereira de Matos, *A Marinha de Comércio*, tomo II, pp. 113 e 114; Carlos de Melo, *Geographia Economica de Portugal, Portugal maritimo*, pp. 61 e segs.; Fortunato de Almeida, *Portugal e as Colonias Portuguezas*, 2.ª edição pp. 7 e segs.; Daniel Bellet, *Les grands Ports maritimes de commerce*, pp. 19 es egs.; Ermano Bettini e Fernando Cartechini, *I Porti*, pp. 1 e segs.; C. Supino, *La navigazione dal punto di vista economico*, pp. 181 e segs.; Ambroise Colin, *La Navigation Commerciale au XIX^e siècle*, pp. 107 e segs.

OS PORTOS COMERCIAIS

CAPÍTULO I

O tráfego e as estatísticas dos portos

SUMÁRIO:

7. — O tráfego dos portos.
8. — As estatísticas portuárias:
a) Portugal; *b)* Inglaterra; *c)* França; *d)* Itália; *e)* Holanda; *f)* Bélgica; *g)* Áustria; *h)* Estados Unidos da América do Norte; *i)* Canadá; *j)* Espanha; *k)* Noruega; *l)* Alemanha; *m)* Japão.
9. — O uso e interpretação das estatísticas portuárias.
10. — Os pesos das mercadorias e os critérios estatísticos:
a) Portugal; *b)* Inglaterra; *c)* França; *d)* Itália; *e)* Bélgica; *f)* Holanda.
11. — Os valores das mercadorias e os três sistemas estatísticos de fixação:
a) Estados Unidos; *b)* Inglaterra; *c)* França; *d)* Itália; *e)* Noruega; *f)* Espanha; *g)* Áustria; *h)* Alemanha; *i)* Grécia; *j)* Portugal; *k)* Holanda; *l)* Bélgica.
12. — O cálculo da tonelagem dos navios nas estatísticas portuárias.

---

7. O tráfego dos portos. — Os portos comerciais, na justa expressão de Paulo de Rousiers, são organismos extremamente complexos, pois constituem: pontos de soldadura das vias marítimas e terrestres; cruzamento das vias marítimas; lugares de troca, de distribuïção e por vezes de transformação das mercadorias; e, finalmente, às vezes ainda, são mercados de consumo e de aprovisionamento.

Os portos comerciais sintetisam quási sempre a expressão económica dos respectivos *hinterlands.*

Três elementos distinguem o tráfego dos portos comerciais: a tonelagem dos navios entrados e saídos; o pêso das mercadorias embarcadas e desembarcadas; e o valor destas mercadorias.

Estes três elementos não têm muitas vezes entre si uma relação constante. Assim nos portos de escala o tráfego dos portos é representado pela tonelagem dos navios que nesse pôrto tocam para se abastecerem sem contudo realizarem operações de carga e descarga. As estatísticas revelam nos portos de escala poucas mercadorias importadas ou exportadas em proporção da tonelagem dos navios entrados e saídos.

Os portos situados em locais de acesso custoso, como por exemplo, certos portos no interior de rios, onde os navios só entram para desembarcar ou carregar géneros, têm o seu tráfego representado nas estatísticas, mais pelos pesos das mercadorias embarcadas e desembarcadas, do que pela tonelagem da navegação que os visitou.

Os portos, porém, que constituem mercados especiais de determinados produtos como o carvão, trigo, cacau, algodão, café, etc., procuram nas respectivas estatísticas portuárias expressar o seu tráfego pelo valor das mercadorias.

8. As estatísticas portuárias. — O tráfego dos portos — nos seus três elementos diferenciais: pêso das mercadorias embarcadas e desembarcadas; valor destas mercadorias e tonelagem dos navios entrados e saídos —, encontra o seu registo nas estatísticas portuárias.

Estas são objecto de publicações especiais.

a) Portugal. — Em Portugal as estatísticas portuárias publicam-se no: *Comércio e Navegação* — volume anual e *Boletim Marítimo e Comercial* — publicação mensal.

b) Inglaterra. — Na Inglaterra os portos têm as suas estatísticas especiais; como por exemplo, o de Londres com o seu *Annual Report* publicado pelo *Port of London Authorities.* Há também as seguintes publicações gerais: *Annual statement of the trade of the United Kingdom with foreign Countries and British Possessions* — anualmente. *Statistical Abstract Monthly Trade Accounts* — mensalmente. *Board of Trade Journal* — semanalmente.

c) França. — A França pela *Direction général des douanes* publica anualmente o seu *Tableau général du commerce et de la navigation.* As administrações dos portos franceses publicam ainda estatísticas especiais como a *Statistique du Port de Marseille* publicada pelo *Service du Port.* Há também as seguintes publicações sôbre o movimento comercial e marítimo *Annales du commerce extérieur. Situation commerciale de la France: exposé comparatif pour la dernière période décennale* — anualmente. *Documents statistiques, réunis par l'administration des douanes, sur le commerce de la France* — mensalmente.

d) Itália. — A Itália, pelo Ministério das Finanças publica o *Movimento della Navigazione nel Regno d'Italia;* o *Consorcio Autonomo del Porto di Genova* publica a *Esposizione statistica per il porto di Genova;* a Câmara do Comércio e Indústria de Veneza publica a estatística de *Navigazione e commercio di Venezia;* a Câmara de Comércio e Indústria

de Leorne publica o *Movimeuto del commercio e della navigazione di Livorno;* a Câmara de Comércio e Indústria de Bari publica o *Movimento del commercio e della Navigazione della Provincia di Bari;* a Câmara de Comércio e Indústria de Siracusa publica o *Movimento commerciale e maritimo della provincia di Siracusa;* a Câmara de Comércio e Indústria de Cagliari publica *Le industrie e il commercio nella provincia di Cagliari;* a Câmara de Comércio e Indústria de Ravena publica o *Movimento della navigazione e delle merci nel porto di Ravenna;* as Câmaras de Comércio de Génova, Nápoles, Veneza, Savona, Bari, Palermo e Siracusa publicam nos seus boletins estatísticos notícias sôbre o movimento dos portos italianos.

e) Holanda. — As estatísticas comerciais da Holanda encontram-se na *Statistick van den in, it-en doorvoer.* As Câmaras de Comércio holandesas, publicam, nos seus relatórios anuais e boletins, estatísticas portuárias.

f) Bélgica. — A estatística do comércio marítimo belga encontra-se no seu *Tableau général du commerce avec pays étrangers* publicado pelo Ministério das Finanças.

g) Áustria. — A estatística do movimento dos portos austro-húngaros encontrava-se na *Statistik des Auswärtigen Handels des Oesterreichisch-Ungarischen Zollgebiets.*

h) Estados Unidos da América do Norte. — As suas principais estatísticas comerciais são: *The foreign commerce and navigation of the United States*;
Monthly summary of commerce and finance.

i) Canadá. — Publica o *Report of the Department of Customs, containing the tables of imports, exports and navigation of the Dominion of Canada.*

j) Espanha. — A Espanha publica a *Estatistica general del commercio exterior de España.*

k) Noruega. — Encontram-se os dados relativos ao movimento de portos na *Estatística de Comércio da Noruega.*

l) Alemanha. — Na Alemanha as estatísticas portuárias são numerosas: *Statistik des Deutschen Reichs «Die Seeschiffarhrt; Hamburg Handel und Schiffarhrt; Tabellarische übersichen des Lubeckischen Handels, «Statistichen Amt der Freien und Hansestadt Lübeck»; Monatliche Nachweise über den answärtigen Handel Deutschlands nach Mengen, Herkunfts und Bestimmungs ländern nebst vierteljähelichen Wertberechnungen (vorlänfigen), etc.*

m) Japão. — O Japão publica o *Annual returns of the foreign trade of the Empire of Japan.*

9. O uso e interpretação das estatísticas portuárias. - A estatística seguinte indica o movimento marítimo dos portos de algumas nações da Europa e América, re-

presentado pela tonelagem de registo dos navios de vela e a vapor entrados e saídos:

		1870	1890	1910
Gran-Bretanha . . .	ton.	36.640:182	74.283:869	134.030:314
Rússia	»	7.015:102	12.072:988	27.814:339
Noruega	»	3.231:041	5.354:130	9.922:385
Suécia	»	4.328:584	10.766:711	22.144:850
Alemanha.	»	3.489:247[1]	21.106:980	47.159:788
Holanda	»	3.644:471	10.837:137	30.233:057
França	»	13.606:737	28.967:848	58.733:994
Itália	»	7.621:443	14.246:724	51.213:901
Espanha	»	3.542:194	23.910:898	41.610:473
Estados Unidos . .	»	18.325:062	30.794:653	61.426:748

O movimento marítimo de entradas de navios nalguns portos europeus nos mesmos períodos foi o seguinte:

		1870	1910
Londres	ton.	4.089:366	19.737:350
Liverpool	»	3.416:943	14.313:514
Anvers	»	1.362:600	12.654:153
Rotterdam	»	1.026:348	10.658:831
Hamburgo	»	1.389.789	12.657:000
Havre	»	1.452:650	3.350:473
Dunquerque	»	485:884	2.355:736
Marselha	»	2.183:582	9.441:053
Génova	»	1.392:301	7.689:936

O movimento de entradas e saídas de mercadorias nos mesmos portos em 1910 foi o seguinte:

		Entradas	Saídas	Total
Londres	Lst.	—	—	360.390:903
Liverpool	»	—	—	340.670:089
Anvers	ton.	9.664:889	6.951:742	16.616:631
Rotterdam	»	17.859:027	4.328:423	22.187:450

[1] Estes números excluem o movimento dos portos de Hamburgo e Bremen.

		Entradas	Saídas	Total
Hamburgo	»	15.064:700	7.044:100	22.108:800
Havre	»	2.458:212	824:581	3.282:793
Dunquerque	»	2.235:928	548:418	2.784:346
Marselha	»	5.096:629	2.544:770	7.641:398
Génova	»	6.059:109	990:772	7.049:881

As estatísticas do movimento dos portos comerciais não são feitas pelo mesmo processo. São vários os critérios que os países se servem para determinar os pesos, os valores das mercadorias e as tonelagens dos navios. Daqui resultam dificuldades no uso e na interpretação das estatísticas sobretudo quando se desejem fazer comparações.

Por isso se torna necessário conhecer os critérios estatísticos dos vários países marítimos na construção das suas estatísticas portuárias, e em especial quanto ao pêso e valor das mercadorias, classificação e tonelagem dos navios.

11. Os pesos das mercadorias e os critérios estatísticos. — Na estatística comercial consideram-se duas ordens de pesos: o *pêso bruto* e o *pêso líquido*. O *pêso bruto* é constituído pelo pêso da mercadoria mais a embalagem. O *pêso líquido* é o da mercadoria sem a embalagem.

Em certas mercadorias é difícil o cálculo do pêso líquido pois não é possível ràpidamente durante o despacho aduaneiro tirar-lhes as embalagens para as pesar separadamente. Nestes casos calcula-se empìricamente uma percentagem de pêso para o envólucro ou embalagem, a que se dá o nome de *tara legal*.

Vamos dar a seguir uma rápida informação da forma como nas estatísticas comerciais de alguns países se procede no registo das quantidades das mercadorias.

a) Portugal. — O art. 5.º das Instruções Preliminares da Pauta das Alfândegas aprovado pelo Decreto de 17 de Junho de 1892 diz que os direitos específicos, quando incidem sôbre o pêso das mercadorias, são cobrados pelo pêso bruto ou líquido conforme o que vai estabelecido no texto da pauta e nas instruções preliminares.

Para as mercadorias cujos direitos de importação não excedam 5 réis por quilograma a taxa pautal recai sôbre o *pêso bruto.* (§ único do art. 5.º).

Nas mercadorias tributadas pelo *pêso bruto,* êste pêso obtém-se por pesagem directa ou por estimativa. Pode também tomar-se para base da imposição de direito o pêso declarado no manifesto, quando êste documento conferir com a factura ou declaração, devendo ainda dar-se a circunstância de vir o pêso designado no exterior dos volumes, ou de serem os volumes de iguais dimensões.

a) Para avaliar o pêso bruto por *estimativa,* calcula-se o pêso total dos volumes pelo pêso de alguns.

b) Os envólucros das mercadorias que pagam pelo pêso bruto, e os das que são isentas de direitos, consideram-se como mercadorias sujeitas às respectivas taxas da pauta, quando fôrem de natureza diversa ou de valor superior ao dos envólucros que habitualmente se usam no acondicionamento de tais mercadorias (§ 1.º do art. 6.º).

Para as mercadorias tributadas pelo *pêso líquido,* êste pêso estabelece-se, à escolha da verificação — quando não haja disposições em contrário — por qualquer dos modos seguintes:

1.º pela separação da mercadoria ou envólucro exterior, e da totalidade ou de parte dos envólucros interiores — *pêso efectivo;*

2.º pela operação de descontar do *pêso bruto* a percentagem *tara legal* fixada na tabela que faz parte dêste artigo — *pêso por tara legal;*

3.º pela operação de subtrair a *tara legal* do pêso bruto *por estimativa,* isto é, do pêso bruto de todos os volumes calculado pelo pêso de alguns, ou pela avaliação do pêso líquido total da mercadoria, tomando para base o pêso líquido de parte da mesma mercadoria — *pêso líquido por estimativa.*

Estes modos de estabelecer o pêso líquido só são aplicáveis: o primeiro, quando os volumes fôrem aproximadamente das mesmas dimensões e contiverem mercadorias homogéneas; o segundo, quando as mercadorias fôrem de idêntica natureza e qualidade (§ 2.º).

Nas mercadorias tributadas pelo *pêso líquido,* os primeiros envólucros interiores, ou não pagam direitos, ou pagam direitos como se fôssem a própria mercadoria, ou são considerados artefactos e portanto sujeitos às respectivas taxas da pauta. Não pagam direitos as taras indispensáveis para acondicionamento de estojos desguarnecidos (Ac. de 6-11-1893).

1.º — Não pagam direitos, quando evidentemente sirvam para indispensável acondicionamento das mercadorias. O acondicionamento a que se refere êste número, entende-se de *transporte* e não *fabril* (Desp. da I. G. S. T., n.º 333 de 28-4-1894).

a) exceptuam-se das disposições anteriores as sacas e sacos, em qualquer estado, os quais pagam, tanto os interiores como os exteriores, 50 por cento *ad valorem,* quando feitos de tecidos habitualmente empregados para tal fim. As mercadorias transportadas em sacos, pagam, pelo pêso líquido, e os sacos são tributados com taras (circ. I. G. S. T., n.º 61 de 31-1-1893).

b) não se consideram como primeiros envólucros exteriores, para os efeitos dêste parágrafo, salvo nos casos mencionados nas presentes instruções ou no texto das pautas, os envólucros parciais destinados a acondicionar

separadamente as mercadorias contidas no mesmo volume. Estes envólucros pagam conforme o disposto no n.º 2 dêste parágrafo;

2.º — Pagam direitos como se fôssem a própria mercadoria, quaisquer objectos próprios para seu acondicionamento, quando não haja disposições em contrário na pauta ou nestas instruções: (O dec. de 3-8-1892, Bol. de 1892 p. 485 define taras);

3.º — São considerados como artefactos, os envólucros, tanto exteriores como interiores, de natureza diversa ou com valor superior aos habitualmente empregados para acondicionamento das mercadorias, tais como estojos caixas de cartonagens ornamentados, de xarão, de massinha e quaisquer outros envólucros semelhantes. São também compreendidas nesta disposição especial as caixas de qualquer natureza e contendo charutos (§ 3.º do art. 6.º).

O *pêso líquido*, que serve de base para o despacho de metais preciosos em obra e flores artificiais feitas de quaisquer tecidos, não compreende papéis, estojos, ou qualquer outro objecto em que venham envolvidos (§ 4.º do art. 6.º).

As taras legais em Portugal são estabelecidas pelas seguintes percentagens (§ 5.º do art. 6.º):

Arroz, sacos ou sacas			2	%
Açúcar	em fôrmas, barris, barricas e caixas		16	»
	em qualquer outro estado	Gigas, cestos e canastréis	7	»
		Sacos simples ou dobrados (Dec. de 12 de Março de 1912)	1 1/2	»
		Barris, barricas e caixas até 200 quilogramas	10	»
		Barris, barricas e caixas de mais de 200 quilogramas	7	»
Café, sacos			2	»
Carbonato de potassa, barris e barricas			8	»

Cânfora, câixas e barricas			15	%
Canela, caixas			20	»
Carne ou peixe salgado	com moura, barris e celhas		35	»
	sem moura, barris e celhas		20	»
Cereais e legumes secos em grão	Sacas ou sacos		1	»
Chá	Caixas simples		12	»
	Caixas encapadas (Dec. de 4-6-1902)		14	»
Farinha	Barricas		10	»
	Sacos ou sacas		1	»
Fio de algodão simples em massaroca	Barricas		18	»
Líquidos	Melaço	Vasilhas de madeira até 130 quilogramas	16	»
		Vasilhas de madeira de mais de 130 quilogramas	10	»
	Cerveja	Vasilhas de madeira de qualquer capacidade [1]	25	»
	Azeites e óleos	Odres	5	»
		Latas	10	»
		Vasilhas de madeira de qualquer capacidade	18	»
	Aguardente	Garrafões de vidro	15	»
		Ditos cobertos de verga	18	»
		Ditos cobertos de esparto	20	»
		Vasilhas de madeira de qualquer capacidade	18	»
	Vinho e vinagre	Garrafões do vidro	15	»
		Ditos cobertos de verga	18	»
		Ditos cobertos de esparto	20	»
		Odres	8	»
		Vasilhas de madeira até 130 quilogramas	20	»
		Vasilhas de madeira de mais de 130 quilogramas	16	»

[1] A tributação deve ser feita por dedução da *tara real* que o importador indicará com a factura (Vid. nota I. G. S. T. n.º 292 de 5-9-1907, sôbre processos a seguir).

Líquidos . . .	Não especificados . . .	Vasilhas de madeira de qualquer capacidade	18 %
Manteiga, unto e banha . . .		Barris	20 »
		Celhas	15 »
		Boiões e potes	30 »
Metais, excepto em bruto, barris, barricas, caixas e celhas			6 »
Óleos concretos, barris, barricas e cascos			16 »
Queijos, caixas		simples	15 »
		com repartimentos	20 »
Papel de tôdas as qualidades, balas, balotes e fardos . .		simples	2 »
		com tábuas e arcos de ferro	5 »
Papel pintado ou estampado, caixas			15 »
Passas de uvas, caixas			30 »
Sêda crua, em rama, pêlo e trama, fardos			6 »
Cartão em fardos com tábuas e arcos de ferro			3 »
Tôdas as mercadorias não especificadas nesta tabela, e as mercadorias antecedentes, quando venham em outros envoltórios que não sejam os acima designados		Pipas, barris, barricas, celhas, caixas e surrões	12 »
		Bala, balotes, pacotes, fardos, alcofas e embrulhos	3 »
		Latas	10 »
		Odres.	5 »
		Paneiras, canastras ou canastréis, gigos, cubos, cestos, condeças, cabazes e grades de madeira	6 »
		Sacos ou sacas	1 »
		Vasilhas de barro ou grés	25 »
		Vasilhas de vidro	10 »

Nas mercadorias tributadas por unidade de volumes, as vasilhas de louça ou de vidro não se consideram taras; tributam-se como mercadorias, e estão sujeitas às respectivas taxas (art. 7.º).

A inscrição das quantidades de mercadorias faz-se em Portugal segundo estes preceitos da Pauta das Alfândegas:

b) Inglaterra. — O pêso das mercadorias representa o seu *pêso líquido.* Os líquidos são em geral designados por

unidades de volume; algumas mercadorias são contadas e outras medidas.

c) França. — O regime francês é bastante complexo. Assim para:

a) vinhos, vinagres, licores, há coeficientes de pêso determinado; o mesmo para:

b) animais de açougue: pêso real na importação, pêso convencional na exportação;

c) mercadorias tributadas com menos de 10 francos: pêso bruto;

d) mercadorias tributadas com mais de 10 francos: pêso líquido;

e) mercadorias exportadas: pêso bruto;

f) mercadorias em trânsito: tara convencional fixada, a deduzir do pêso líquido.

d) Itália. — Conta-se o pêso bruto para as mercadorias tributadas com menos de 20 francos por 10 quilos. Conta-se o pêso líquido para as outras.

e) Bélgica. — A estatística indica o pêso líquido. Quando a declaração do importador ou do exportador não indica senão pêso bruto, deduzem-se as taras oficiais.

f) Holanda. — As alfândegas registam sempre os pesos brutos.

Como vimos por esta rápida enumeração, estatísticas há como as holandesas a indicar só o pêso bruto, outras como as inglêsas a indicar não só *pesos líquidos* como unidades de *volume.*

11. Os valores das mercadorias e os três sistemas estatísticos da fixação. — Os valores das mercadorias na estatística do comércio, conjuntamente com os pesos ou as quantidades, completam e vinculam a caracterização estatística dos produtos.

Os métodos na fixação dos valores, fundamentalmente são dois:

1.º) o tipo inglês ou o sistema das declarações que consiste em o exportador ou importador declarar o valor da mercadoria exportada ou importada;

2.º) o sistema dos valores oficiais que se caracteriza pelos valores das mercadorias estarem prèviamente fixados e inscritos em lista especial, feita por uma comissão nomeada pelo govêrno.

No primeiro há uma modalidade conhecida pelo nome de sistema americano, cuja exposição faremos ao tratar de esboçar o que a América faz no tocante a êste assunto.

O *sistema dos valores oficiais* divide-se em sistema de *valores oficiais permanentes* e *sistema de valores oficiais revistos.*

Os valores oficiais permanentes fixados uma vez mantêm-se inalteráveis. À primeira vista, como anota Julin, poderá parecer estranho que estes valores não sofram a flutuação dos preços dos mercados. Respondem a esta objecção os partidários dêste sistema, que com a adopção dos valores permanentes estabelecem um ponto fixo de modo a poderem comparar em qualquer momento o volume das transacções, o que não seria fácil se os preços variassem. Esta argumentação cai, quando se lhe objecte que para atingir o fim que se pretende basta a indicação das quantidades das mercadorias.

Êste sistema teve a sua voga desde 1696 a 1723, época em que a Inglaterra o adoptou integralmente; desde então foi caindo em desuso tendo sido completamente abandonado por aquele país em 1820 para o comércio de exportação e em 1870 para o comércio de importação. A França também o teve em vigor de 1818 a 1848. A Grécia também o aplicou de 1888 a 1893. Hoje só a Holanda o emprega; de modo que, como acertadamente escreve Julin, cai num êrro grosseiro quem quiser comparar os valores do comércio holandês com os adoptados pelas nações que submetem os seus valores oficiais a revisões periódicas ou que aplicam o sistema das declarações de valor.

A forma de determinar os valores oficiais revistos é variada; adiante veremos como procedem a estes respeitos os principais Estados do mundo.

Uma questão muito debatida é o determinar se o sistema das declarações é superior ou inferior ao dos valores oficiais revistos.

Quanto aos valores oficiais — que na opinião de Julin oferecem menos garantias de segurança que os valores declarados — fazem-se as seguintes objecções:

1.ª ser demasiado o período de um ano para o estabelecimento do valor, visto que nesse período os valores das mercadorias podem variar muito;

2.ª poderem as comissões que os fixam deixar-se influenciar por considerações políticas e económicas;

3.ª haver erros de informação nas várias fontes consultadas.

Como fàcilmente se verifica, são pouco fundadas estas críticas, e mesmo que em alguns casos sejam verdadeiras, são por sua natureza fàcilmente refutáveis.

A principal objecção contra o sistema das declarações é a falsa declaração de valor. O *contrôle* exercido pela alfândega e pelas repartições de estatística corrigem êsse vício.

Os valores de importação são sempre mais exactos que os da exportação, pois como anota Ives Guyot — as cifras

de importação, tendo um grande interêsse fiscal para as alfândegas, apresentam mais garantias que as cifras de exportação que não têm nenhum interêsse fiscal que as faça verificar.

Para melhor exposição da forma como alguns países procedem à determinação do valor as suas estatísticas dividiremos êsses Estados em 3 grupos:

A) Estados que seguem o sistema das declarações: Estados Unidos e Inglaterra,

B) Estados que adoptam valores oficiais revistos: França, Itália, Noruega, Espanha, Áustria Hungria e Alemanha.

C) Estados que seguem os dois sistemas precedentes consoante as mercadorias: Portugal, Holanda, Bélgica e Suíça.

Muito sucintamente indicaremos o *modus faciendi* em cada um dêsses países:

a) Estados Unidos. — O valor das mercadorias importadas, quer tenham de pagar direitos específicos ou *ad valorem*, é declarado pelo importador. Êste valor compreende tôdas as embalagens e mais despesas que a mercadoria faça e deve ser também o da sua venda por grosso nos principais mercados americanos.

A valorização das exportações é feita pelos exportadores. Devem-se no entanto distinguir na valorização os produtos nacionais e os estrangeiros que se exportam.

O valor dos primeiros é a sua importância *f. o. b.* qualquer pôrto dos Estados Unidos; quanto ao valor das mercadorias estrangeiras que se exportam, regista-se aquele que tinham no momento da importação.

Há medidas extraordinárias de rigor para que todos estes valores correspondam à verdade, exigindo-se a apresentação de facturas, originais em triplicado ou quadruplicado, de certificados consulares e ainda de declarações

autênticas ou autenticadas dos importadores ou exportadores.

b) Inglaterra. — Semelhante, ao sistema seguido nos Estados Unidos, é o sistema inglês.

Na Inglaterra tôdas as declarações de valores se centralizam no *Board of Trade*, que regista e verifica as valorizações da alfândega.

Até 1854 a Inglaterra usou do sistema dos valores oficiais permanentes; de 1854 a 1870 usou os valores oficiais revistos. De então para cá tem seguido o sistema das declarações.

c) França. — A estatística de comércio francês iniciou-se em 1827. Desde êsse ano que se fixaram os *valores oficiais* e estes serviram até 1847 sem nenhuma alteração. De 1848 em diante tem-se estabelecido valorizações anuais para as mercadorias que figuram nas estatísticas. Essa valorização é feita por uma comissão de funcionários, de industriais e de comerciantes, que publicam anualmente os valiosos *Annales du commerce extérieur*.

Esta comissão tem as seguintes secções:

1.ª direcção e centralização do trabalho;

2.ª produtos agrícolas, víveres e produtos exóticos;

3.ª madeiras, matérias minerais e produtos metalúrgicos;

4.ª produtos têxteis, fios e tecidos — esta secção sub-divide-se em 5 comités: 1.º de sêda; 2.º de lã; 3.º de algodão; 4.º de linho, cânhamo e juta; 5.º de tule, passamanaria, chapelaria e vestuário;

5.ª produtos de fabricação, e objectos fabricados diversos.

Ives Guyot anota no seu interessantíssimo livro *Le commerce et les commerçants* que em França só a partir de 1860

se começou a ter em linha de conta a tara na valorização dos produtos exportados. Durante muito tempo registava-se, por exemplo com as sêdas, o pêso bruto das caixas; e assim no período de 1855-60 a média da exportação de fitas foi de 118.685:000 francos, o que causou a maior admiração à única fábrica dêste produto — a de Saint Etienne, que não encontrava na sua contabilidade tão importante cifra como a registada na estatística.

O relator da comissão francesa de valores alfandegários para 1860 escrevia: «o valor das fitas apresenta êste ano uma extraordinráia redução que não irá a mais de 36 %; pois que baixou de 178 francos a 115,50; mas esta redução é apenas aparente, pois que o preço real de qiulograma de fita seria de 122,50 francos baixando-o a 112,50 francos. A comissão apenas pretendeu compensar o que havia de excessivo no número total da exportação que compreendia o pêso bruto em lugar de pêso líquido, pêso êste sempre pedido pela administração das alfândegas».

Êste exemplo é muito edificante.

d) Itália. — A Itália desde 1894 que constituíu uma comissão central de valores alfandegários composta de funcionários e delegados dos corpos consultivos do Estado e que funciona junto ao Ministério da Agricultura, Comércio e Indústria e fixa anualmente os valores das mercadorias registadas na estatística comercial, de acôrdo com informações das alfândegas, câmaras de comércio, sindicatos agrícolas, etc.

Os valores são computados separadamente para a importação e para a exportação.

e) Noruega. — A Noruega adopta sistema semelhante ao italiano.

f) Espanha. — A comissão que em Espanha fixa os valores aduaneiros, anualmente, é composta de senadores, deputados, comerciantes, funcionários, etc.

g) Áustria. — Uma comissão de funcionários aduaneiros e representantes da indústria, agricultura e comércio, revê anualmente os valores oficiais que são fixados separadamente segundo o país de proveniência e destino.

Na Hungria o sistema das declarações subsistiu até 1883.

h) Alemanha. — Desde 1880 que uma comissão de peritos, sob a direcção da Secretaria Imperial de Estatística, fixa anualmente os preços das mercadorias, segundo as informações das câmaras de comércio, corporações e sociedades comerciais, industriais e comerciantes, estabelecendo duas listas uma para a importação e outra para a exportação.

i) Grécia. — Também adopta êste país sistema semelhante apesar de ter adoptado de 1886 a 1888 o sistema dos Estados Unidos e de 1888 a 1893 o dos valores oficiais permanentes.

j) Portugal. — Em Portugal no que se refere à valorização das importações segue-se o sistema das declarações. O valor das mercadorias nas exportações é *estabelecido pela tabela dos valores mínimos oficiais.*

A valorização das mercadorias importadas é feita conforme as seguintes disposições dos preliminares da pauta aduaneira.

Os direitos *ad valorem* estabelecidos na pauta de importação, calculam-se sôbre o valor das mercadorias no lugar da origem, ou de fabrico, aumentado com tôdas as despesas: — transporte, seguro, comissão, descarga, etc., até entrarem na casa fiscal onde se fizer o despacho.

§ 1.º O valor das mercadorias importadas deve ser documentado por factura passada pelo fabricante, ou pelo vendedor, indicando o preço real das mesmas mercadorias. Esta factura pode, porém, ser substituída por declaração escrita.

§ 2.º A factura ou a declaração deve especificar as quantidades e espécie das mercadorias incluídas nos volumes sujeitos a despacho, bem como o valor de cada espécie dessas mercadorias. (V. nota circular I. G. S. T., n.º 144, L.º 3.º de 18-11-1897).

§ 3.º Quando a alfândega julgue insuficiente o valor declarado, deve contestá-lo; neste caso a verificação arbitra o valor pelo qual se julgue que a mercadoria tem de ser tributada.

§ 4.º O despachante deve em seguida declarar-se conforme ou não com o valor arbitrado; no caso afirmativo, o despacho segue nos termos ordinários; de contrário, procede-se segundo as prescrições do artigo 17.º destas instruções preliminares (art. 3.º).

Quando o valor arbitrado não exceda a 10 por cento, do que foi declarado pelo importador, cobra-se o direito conforme o valor arbitrado. No caso contrário o direito é aumentado com 50 por cento a título de multa.

O art. 355.º do decreto 4:560 de 8 de Julho de 1918 que reorganizou os serviços aduaneiros, tratando do valor das mercadorias no despacho de importação para consumo, diz que: «o valor das mercadorias será documentado por factura passada pelo exportador ou pelo vendedor, com a declaração pela própria consignada de ser a única verdadeira para todos os efeitos».

A qualidade de exportador será autenticada pelo cônsul ou pela Câmara de Comércio da localidade, ou ainda, na falta daquele e desta, pela autoridade administrativa (§ 1.º do cit. art.).

Deve ser também expressa na factura, em todos os casos, a declaração do detentor da mercadoria, no momento em que ela é submetida a despacho, de que é verdadeiro o valor que da factura consta (§ 3.º do mesmo cit. art.).

A valorização das mercadorias exportadas é calculada por uma tabela de *valores mínimos* elaborada pelo Conselho de Serviço Técnico Aduaneiro, sôbre consulta das Associações Comerciais de Lisboa e Pôrto, e revista trimestralmente, também sôbre consulta das mesmas Associações, conforme o preceituado pela legislação em vigor.

k) Holanda. — A Holanda obriga os importadores das mercadorias tributadas *ad valorem* a declarações; estas mercadorias são pouco numerosas. Os valores de todos os outros produtos importados estão fixados em tabelas oficiais. A exportação dos produtos químicos, o ouro, a prata e os quadros, devem ser avaliados e feitas declarações de valor pelos exportadores.

A Holanda adopta para a maior parte das mercadorias valores oficiais permanentes. A sua valorização fez-se em 1862 tendo sofrido ligeiras modificações em 1872. Daqui se pode depreender a quantos erros será levado quem quiser comparar os valores das estatísticas holandesas com os de quaisquer outras nações, pois que a diferença dos preços de 1862 até hoje é formidável.

l) Bélgica. — As mercadorias que estão tributadas *ad valorem* têm o seu valor nas declarações. As outras mercadorias são anualmente valorizadas para os efeitos aduaneiros e estatísticos por uma comissão composta de funcionários do Ministério das Finanças. Essas valorizações são publicadas anualmente em apêndice no *Tableau Général du Commerce.*

12. O cálculo da tonelagem dos navios nas estatísticas portuárias. — As tonelagens dos navios podem expressar-se por várias formas. Há diversas tonelagens marítimas: *de pêso, ou de deslocação; de arqueação; de capacidade e de fretamento.*

A *tonelada de pêso,* unidade comercial usada exclusivamente nas convenções do transporte de mercadorias pesadas, é igual a 1:000 quilogramas. Foi outrora igual a 2:000 libras de pêso ou 979 quilogramas. Na Inglaterra a unidade de pêso de carga é a *tun*, igual a 1:105 quilogramas.

A tonelada de *arqueação* é uma medida oficial adoptada para a incidência de taxas fiscais sôbre o navio. Em Portugal o cálculo da arqueação dos navios é feito pelo processo Moorson conforme o Regulamento das Capitanias de 1 de Dezembro de 1892.

Segundo as prescrições desta lei, chama-se *tonelagem total ou bruta* à soma dos valores de todos os espaços fechados ou cobertos, tanto por cima como por baixo do pavimento superior do navio, que possam ser utilizados por passageiros, carga ou aprovisionamento do navio; e *tonelagem líquida* a que se obtém deduzindo da tonelagem total os espaços exclusivamente destinados ao serviço da tripulação, e mais, em navios de vapor, os que são ocupados pelo aparelho motor e paióis de carvão, não podendo em caso algum, esta dedução exceder 50 % do volume total.

Estando o navio descarregado, obtém-se a tonelagem bruta calculando com a maior exactidão os volumes de tôdas as capacidades internas, e dividindo o total dos volumes assim obtidos por 2,83, que é a medida em metros cúbicos da unidade de volume adoptada, 100 pés cúbicos inglêses. Do valor assim obtido se passa à tonelagem líquida, deduzindo os espaços ocupados pelos alojamentos da tripulação, os destinados ao serviço da navegação, os que não são utilizáveis para o transporte de passageiros

ou mercadorias, os que ficam acima do convés e são ocupados por instalações para serviço dos passageiros, e finalmente os ocupados pelo aparelho motor e paiois de carvão. Apesar de muito simples na aparência, escreve o Sr. Pereira de Matos, a execução dêste processo apresenta sérias dificuldades, que só uma longa prática pode vencer correntemente.

A medição da tonelagem bruta faz-se em todos os países que adoptam o processo Moorsom por forma idêntica à que entre nós é regulamentar. Não sucede porém o mesmo com a tonelagem líquida porque as deduções variam segundo três sistemas: o inglês, o danubiano e o alemão, que ainda têm de país para país modalidades diferentes.

O *Merchant Shipping Act* de 1889 subtraiu à medida de arqueação dos navios inglêses entre outros espaços, os destinados a lastros de água; e esta inovação, que durante algum tempo protegeu a marinha de comércio britânica, deu lugar ao estabelecimento de medidas semelhantes em outros países, que estabeleceram êste desacôrdo entre os processos de avaliação da arqueação líquida.

Para o lançamento das taxas de passagem no canal de Suez, escreve o Sr. Pereira de Matos, emprega-se um processo que difere do usado entre nós, em não admitir no cálculo da tonelagem líquida deduções relativas ao casco superiores, no total a 5 % da tonelagem bruta. Êste sistema que também serve de base ao lançamento das taxas de navegação do Danúbio, foi estabelecido em 1873, na reünião de Constantinopla. Uma das causas do seu estabelecimento, foi o célebre processo que a companhia *Messageries Maritimes* instaurou contra a Companhia do Canal, por julgar-se lesada pela avaliação da arqueação empregada no lançamento das taxas de passagem.

A tonelagem de arqueação é, como vimos, o volume de 2,^{mc}83. Emprega-se na expressão da capacidade interna

dos navios nos países que adoptam o processo Moorsom. Se todos os espaços medidos pela arqueação fossem aproveitáveis para o transporte de mercadorias, um navio de 1:000 toneladas líquidas de arqueação conduziria 2:830 metros cúbicos de carga. Como tal se não dá, porém, na prática, um navio só pode armazenar em média um número de metros cúbicos que varia entre 150 e 160 % do número que exprime a sua tonelagem líquida, isto é, um navio de 1:000 toneladas só pode transportar 1:500 a 1:600 metros cúbicos.

A *tonelada da capacidade* emprega-se na medição de carga destinada a preencher o espaço disponível do navio. Não tem o mesmo valor nas diferentes marinhas mercantes; em Inglaterra é o volume de $1^{mc},13$ e em França o de $1^{mc},44$ sensìvelmente metade da tonelada da arqueação. A escolha dêste número teve por base o princípio geralmente admitido neste país, que um navio com posse para transportar 100 toneladas de pêso, pode conduzir 144^{mc} de mercadorias em caixas quadrangulares [1].

[1] A. Pereira de Matos, *A Marinha de Comércio*, tomo I, pp. 15 e segs.; Moses Bensabat Amzalak, *A Estatística do Comércio Internacional*, pp. 33 e segs.; Armand Julin, *Curso de Estadística General y Aplicada*, pp. 270 e segs.; C. Champenois, *Les armements maritimes*, tomo I pp. 34 e segs.; F. Mattozo Santos, *Tonelagem* in *Revista do Instituto Superior de Comércio de Lisboa*, volume III n.º Março 1921, pp. 126 e segs.; Ermano Bettini e Fernando Cartechini, *I Porti*, pp. 7 e segs.; Francisco António Corrêa, *Política Económica Internacional*, pp. 165 e segs. e *Elementos de Direito Fiscal* pp. 145 e segs.; Owen, *Tonnage and Freeboard of Merchant Ships*, pp. 7 e segs.; Kiver *Sur les moyens d'unifier les systemes de jaugeage des navires dans les differents pays*, in *Travaux de l'Institut International de Statistique*, tomo IV, livro I, p. 104; Salvesen, *Aperçu sommaire des differences les plus importantes relatives á l'application internationale de la jaugeage dans les differents pays. T. de l'Institut International de Statistique*, tomo IV, livro I, p. 236 e ainda nos mesmos trabalhos Vauthier, *Memoire sur le necessité d'établier des bases uuiformes pour la statistique international du trafic maritime*, tomo IV, livro II, p. 184.

A *tonelada de frete* não tem um valor fixo: é a quantidade em pêso ou em volume, por cujo transporte paga o comércio um determinado frete. É puramente convencional e foi estabelecida para harmonizar o mais possível a relação do pêso para o volume nas diferentes mercadorias.

As tonelagens usadas nas estatísticas portuárias são em geral as de arqueação líquida. que como vimos diferem muitas vezes segundo os critérios fiscais dos vários países.

CAPÍTULO II

As funções económicas dos portos comerciais

SUMÁRIO:

13. — Os portos antigos de função única e os portos modernos de funções múltiplas.
14. — A função regional.
15. — A função industrial.
16. — A função comercial.

13. Os portos antigos de função única e os portos modernos de funções múltiplas. — Quando se examina o movimento das mercadorias embarcadas e desembarcadas num grande pôrto marítimo, com a preocupação de determinar a razão dêsse tráfego chega-se, conforme ensina Rousiers, à constatação seguinte:

Algumas mercadorias passam pelo pôrto por êste constituir no trajecto dessas mercadorias o ponto de soldadura entre os seus lugares de origem e de destino. Assim o trigo americano que vem a Liverpool, Anvers e Hamburgo, é atraído para êsses portos pela facilidade de comunicações de que estes dispõem com os respectivos *hinterlands* que não produzem o trigo necessário à sustentação dos seus habitantes. O mesmo sucede com o açúcar da Boémia que vai quási todo para Hamburgo por ser êste pôrto o seu melhor destribuïdor. Estes dois exemplos servem para mos-

trar como em ambos os casos os portos exercem uma importante *função regional* quer abastecendo os territórios que lhe são limítrofes quer facilitando-lhes a exportação das suas produções.

Outras mercadorias vêm aos portos para aí serem tratadas industrialmente. São as matérias primas pesadas e volumosas ou de manutenção difícil que não podem fazer a sua penetração comercial sob a sua forma original. É o que acontece às pirites da Espanha, aos fosfatos da Algéria e da Tunísia que para penetrarem comercialmente na Europa sob a forma de superfosfatos têm de ser tratados industrialmente nas fábricas de produtos químicos que existem na visinhança de alguns portos de comércio que os importam. O mesmo sucede às sementes oleaginosas que depois de tratadas industrialmente se transformam em produtos de menos pêso e de maior valor susceptíveis portanto de serem distribuídos por vias terrestres sempre mais caras do que as marítimas. A função que os portos comerciais desempenham com relação a estas mercadorias é uma *função industrial.*

Uma terceira categoria de mercadorias entra no pôrto para ser reexportada por mar. Essas mercadorias procuram o pôrto ou por êste constituir um mercado distribuïdor, ou por constituir um pôrto de escala. O *hinterland* não interessa esta categoria de mercadorias, pois que não pretendem aí penetrar comercialmente nem sofrer quaisquer operações industriais. O seu fim único é o trânsito quer considerado no seu conceito transportador quer como resultante de operações do comércio reexportador. É o caso do café no Havre, das lãs em Londres, do algodão em Liverpool. Um pôrto moderno, escreve Paulo de Rousiers, tem três funções bem distintas. Pela sua função *regional,* está ligado às fôrças produtivas e à potência consumidora do seu *hinterland.* Pela sua função *industrial* está ligado

ao espírito empreendedor dos seus habitantes e às facilidades distribuïdoras que possuir, quer terrestres quer marítimas. Pela sua função *comercial* depende sobretudo das vantagens da sua situação geográfica, da actividade do seu tráfego marítimo e da organização do seu mercado local.

Os portos na antiguidade e na idade média estavam isolados. E êste isolamento não provinha de casos fortuitos ou de circunstâncias especiais, era uma necessidade de defesa contra as invasões militares e as pilhagens e constituía não só uma facilidade para a defesa dos portos como também uma garantia para a sua segurança interna.

Os portos da Fenícia, Tyro, Aradus são exemplos do isolamento dos portos na antiguidade. Veneza, os portos holandeses, Hamburgo e Dunquerque construídos em rias mostram o sentido que na idade média tinha a política portuária.

Lisboa nos princípios do século XVI foi o grande entreposto comercial da Europa Ocidental, e o seu maior mercado distribuïdor.

A função regional e a função industrial não se verificavam nos portos antigos. As facilidades de comunicações marítimas é que as criaram e desenvolveram.

14. A função regional. — Foi devido ao grande desenvolvimento dos transportes marítimos que os portos comerciais modernos desempenham maior número de funções.

Para se ter uma idea de que é o tráfego em alguns dos principais portos comerciais do mundo, basta indicar que o seu movimento de embarques e desembarques de mercadorias é o seguinte:

Roterdam.....	20.000:000 de toneladas
Hamburgo	19.000:000 » »

Anvers	16.000:000	de toneladas
Marselha	6.000:000	» »
Génova	6.000:000	» »

Estas massas enormes de mercadorias nesses portos têm de ter escoamento, e daí a sua reexportação, a sua utilização industrial nas regiões visinhas do pôrto, e ainda a sua venda no interior do pôrto e a exportação dos produtos manufacturados, ou da produção agrícola do *hinterland.*

A grande afluência de mercadorias nos portos, deve-se a três factores: à capacidade dos navios que cada vez é maior, à rapidez das viagens, e à sua regularidade.

Devida à capacidade de carga dos navios estes quando carregados procuram de preferência os portos que mais garantias ofereçam ao escoamento das suas cargas no interior das regiões portuárias; quando, porém, estes navios procuram carga, os portos que preferem são, não só os de reexportação, mas ainda os de exportação.

O aumento de velocidade dos navios permite que neles se transportem mercadorias de fácil deterioração. Hoje em Londres, graças à velocidade da navegação a vapor, vendem-se em bom estado frutas frescas de regiões distantes, tais como as maçãs da Austrália, as bananas da África, as laranjas da Califórnia, os ananazes dos Açores, os legumes e os ovos da Dinamarca.

A regularidade dos transportes marítimos permite que o abastecimento dos mercados mundiais se faça regularmente.

Os portos modernos, como anota Rousiers, encontram-se ligados ao seu *hinterland* pelas três transformações mais características da utensilagem marítima. A capacidade dos navios actuais permite o transporte de mercadorias pesadas, volumosas e de pouco valor; é pois necessário aos portos onde estes navios vão desembarcar e embarcar as

suas cargas um *hinterland* capaz de as absorver e fornecer. A rapidez da navegação permite o transporte de mercadorias fàcilmente deterioráveis; é necessário, pois, aos portos onde cheguem ou embarquem essas mercadorias, uma rêde ferro-viária adequada a ràpidamente fazer chegar êsses géneros tais como: peixe fresco, frutas, legumes, ovos, etc., junto dos respectivos consumidores e produtores. Finalmente a regularidade das linhas de navegação une estreitamente o comércio marítimo e o comércio terrestre; é a continuidade destas relações, isto é a função regional do pôrto, que constitui um dos milhores factores para assegurar a sua existência económica.

15. A função industrial. — Como justificadamente anota Rousiers, a função industrial dos portos comerciais deve-se à evolução dos transportes marítimos. Foi devido à barateza do frete marítimo em relação ao preço do transporte terrestre que nos portos se começaram a estabelecer indústrias. Outro elemento importante que muito contribuiu para o desenvolvimento da função industrial dos portos comerciais foi a regularidade das linhas de navegação. Para que esta função se tivesse realizado com tôdas as condições de proficuidade foi indispensável também uma boa rêde de comunicações terrestres, assim como facilidades de ordem fiscal e legal para a sua utilização integral.

Outra condição bastante necessária para a realização completa da função industrial dos portos comerciais é constituída pela existência, nos portos sujeitos a regimes aduaneiros, de zonas francas.

A função industrial dum pôrto, como escreve Rousiers, não se acomoda com o isolamento aduaneiro desse pôrto, da mesma forma que a função regional se não acomoda com o isolamento geográfico.

Assim a evolução do regime fiscal do pôrto de Hamburgo constitui em exemplo frisante a fundamentar aquela asserção.

Hamburgo durante um certo período apesar de estreitamente ligado à Alemanha pelo Elba e por uma grande rêde ferro-viária, dispondo de uma excelente armadura comercial não conseguia ser um pôrto industrial. Não fazendo parte do *Zollverein* persistiu no isolamento aduaneiro. Os produtos das suas indústrias não podiam penetrar no interior da confederação germânica sem o prévio pagamento de direitos. Ao contrário de Hamburgo, as cidades próximas como Altona e Harburgo, já no território do *Zollverein*, aproveitavam se da dupla vantagem, da sua proximidade do pôrto de Hamburgo para receber por baixo preço as matérias primas isentas de direitos, e da sua união aduaneira com o interior da Alemanha para aí colocar a sua produção. Daqui o desenvolvimento industrial de Altona e Harburgo em prejuízo da indústria de Hamburgo que persistia em manter a sua qualidade de *cidade livre*, condição que lhe parecia indispensável à sua prosperidade marítima. No entanto como daqui resultavam inconvenientes à expansão industrial criou-se no sentido de proteger a indústria hamburguesa, uma espécie de entreposto denominado *Zollvereín Niederlage*. Neste espaço fechado e guardado pelos fiscais do *Zollvereín* não entrava nenhuma mercadoria sem pagar os mesmos direitos que pagaria como se entrasse na zona do *Zollvereín*. É claro que as mercadorias que saíssem dêsse entreposto com destino ao *Zollvereín* eram por êste importadas sem pagamento de direitos. Nesse entreposto podiam-se realizar todos os actos industriais tal como em Harburgo e Altona. Porém, como anota Rousiers, a inferioridade do *Zollvereín Niederlage* era evidente: o pouco espaço concedido a cada indústria, a impossibilidade de alargamento, o alto preço dos terrenos

dentro do entreposto, as complicações resultantes das formalidades fiscais fizeram com que tivesse uma curta existência. Em 1888 Hamburgo entrava para o *Zollvereín*, e no seu pôrto criava-se uma zona franca, que foi um factor da máxima importância não só para o desenvolvimento da indústria, como também para a expansão comercial da Alemanha.

16. A função comercial. — A função comercial dos portos constitui um útil complemento da função regional e da função industrial. Conforme indica Rousiers, o transportador marítimo tem sempre que resolver um problema delicado que a generalidade dos comerciantes ignora, e de cujo desconhecimento resultam muitas vezes mal entendidos. Êste problema é o da composição das cargas. Se o transportador marítimo encontra muita carga de mercadorias volumosas e pouco pesadas fica tendo os seus porões de carga cheios, não tendo atingido o limite de pêso, e como conseqüência vê-se na necessidade de meter lastro para dar estabilidade ao navio. Se, ao contrário as cargas são, por exemplo, lingotes de chumbo, o limite de carga é fácilmente atingido sem se utilizar por completo a capacidade cúbica do navio. Neste caso o frete tem de ser mais elevado do que seria se se encontrassem cargas pesadas e cargas volumosas que fossem complementares umas das outras.

Daqui a vantagem de encontrar uma grande variedade de mercadorias a carregar. A coexistência das três funções no mesmo pôrto auxilia muito a variedade das cargas. Emquanto que a função industrial fornece em geral mercadorias pesadas, a função comercial realiza-se em geral sôbre mercadorias, de uma manutenção relativamente fácil pois que têm de ser transbordadas, e de preços elevados pois têm de suportar as despesas de armazenagem, guarda, embalagens, novo acondicionamento, etc.

A organização comercial do mercado servido por um determinado pôrto, o bom apetrechamento deste, os seus armazéns, guindastes e gruas facilitando a carga e descarga rápida, a fácil ligação com a rêde ferro-viária, a rápida *drenagem* dos produtos para os mercados consumidores, as facilidades de créditos sôbre mercadorias a «warrantagem», são elementos poderosos para a integral realização da função comercial dos portos. Daqui a lei de economia portuária de que *a actividade do trânsito duma mercadoria num pôrto, tende a fazer convergir para êsse pôrto o mercado dessa mercadoria.*

É assim que Liverpool é o mercado dos trigos, como Londres é o das lãs da Áustrália, e o Havre o do café.

Em geral os grandes mercados comerciais estão situados em portos marítimos ou fluviais. Nova York, Londres, Liverpool, Hamburgo, Havre, Lisboa ao mesmo tempo que são praças importantes de comércio são portos comerciais de funções múltiplas.

[1] Paul de Rousiers, *Les grands Ports de France, leur rôle economique*, p. XIX e segs.; Ermano Betini e Fernando Cartechini, *I porti*, p. 1 e segs.; Franco Cannaviello, *Le funzioni economiche dei porti*, na *Rivista Marittima* ano LV, n.º 1, pp. 103 a 120; n.º 3, pp. 435 a 450; n.º 4, pp. 60 a 73; Camilo Supino, *La navigazione dal punto di vista economico*, pp. 180 e segs.; Albin Huart, *Les ports de commerce français*, pp. 53 e segs.; Édouard Van der Smissen. *Les ports et leur fonction economique*, in *Les ports et leur fonction economique*, tomo I, pp. 7 e segs., publicação da *Société Scientifique de Bruxelles.*

CAPÍTULO III

Os portos francos

SUMÁRIO:

17. — Conceito e vantagens económicas dos portos francos. As cidades francas e as zonas francas:

a) Vantagens comerciais; *b)* Vantagens industriais; *c)* Vantagens marítimas.

18. — Os portos francos em Portugal:

a) A franquia do pôrto de Caminha no século XIV; *b)* Os projectos de franquia dos portos de Oeiras e Vila Real de Santo António; *c)* O pôrto franco da Junqueira de 1797; *d)* O projecto de 1824; *e)* Os portos francos e as opiniões de Mariano de Carvalho e Emídio Navarro; *f)* A proposta de lei de 18 de Junho de 1887; *g)* A lei de 12 de Junho de 1913; *h)* A zona franca de Lisboa.

19. — Os portos francos no estrangeiro:

a) Os portos francos e a Inglaterra; *b)* O pôrto de Hamburgo e a sua zona franca; *c)* Outros portos francos alemães; *d)* O problema das zonas francas na França; *e)* A zona franca de Copenhágue; *f)* O depósito franco de Génova; *g)* A zona franca de Nápoles; *h)* As zonas francas de Trieste e de Fiume; *i)* A zona franca de Salónica; *j)* A Rússia e as zonas francas; *k)* O depósito franco de Barcelona; *l)* As zonas francas argentinas; *m)* A zona franca do Rio de Janeiro; *n)* A cidade franca de Punta Arenas no Chile.

17. Conceito e vantagens económicas dos portos francos. As cidades francas e as zonas francas.

— O pôrto franco, segundo a definição de Hugot, é

um espaço de terreno ou de águas, ou de terreno e de águas, exterritorializado sob o ponto de vista aduaneiro, onde as mercadorias entram sem pagar direitos e de onde saem sem formalidades fiscais. No interior do pôrto franco os produtos podem ser manipulados sem nenhuma espécie de *controle* aduaneiro.

Os *portos francos* podem abranger, ensina o Sr. Prof. Francisco António Corrêa, uma cidade inteira, como acontece em Gibraltar e Macau *(cidades francas)*, ou apenas certa parte da área de uma cidade como em Hamburgo e, neste último caso tomam o nome de *zonas francas* que, por meio de uma rigorosa fiscalização, estão isoladas do resto da cidade.

O regime do pôrto franco está naturalmente indicado:

a) Para os países que têm muito desenvolvido o seu comércio de exportação e uma poderosa marinha mercante;

b) Para os portos *terminus* das grandes linhas de navegação e para os que, pela sua situação geográfica, podem ser grandes entrepostos comerciais;

c) Para os grandes centros de produção e de consumo.

Sob o ponto de vista fiscal, as zonas francas constituem na expressão do Sr. Prof. Corrêa coeficientes de correcção aos exageros da tributação pautal, são a válvula de segurança a que recorrem os países proteccionistas quando não querem sacrificar o seu comércio de exportação.

As vantagens do regime dos portos francos podem agrupar-se em três ordens: *comerciais, industriais e marítimas.*

a) Vantagens comerciais. — Sob o ponto de vista comercial a primeira vantagem do regime dos portos francos consiste em facultar ao mercado uma grande diversidade e variedade das mercadorias que não apareceriam se tivessem de entrar mediante o pagamento do imposto aduaneiro. Os portos francos dada a inteira liberdade de acesso, ás mercadorias e navegação, fazem convergir para si uma

grande quantidade de produtos, constituindo assim grandes mercados comerciais de aprovisionamento e de distribuïção.

É êste o motivo da importância mundial dos mercados de Hamburgo e de Copenhague dotados de magníficas instalações nas *zonas francas* dos seus portos, fazendo convergir para êles uma grande parte das transacções que noutras praças se deviam realizar.

Um exemplo quási actual demonstrará pràticamente as vantagens das zonas francas.

O pôrto de Marselha constitui um mercado importante de sementes oleaginosas. Ha uns quinze anos a seguir a uma alta de preço das oleaginosas apareceu nos mercados europeus a semente de *soja hispida*, produto produzido e largamente consumido na China e no Japão. Estas sementes continham 10 % de óleo e a titulo de ensaio foi enviada para Marselha uma consignação.

A alfândega francesa classificou a soja como legume e tributou-a em 3 francos por 100 quílos, direitos estes que pesando sôbre os 10 % do óleo que se extrahisse da soja tornava prohibitivo o seu uso. Demonstrado o êrro da classificação aduaneira franceza foi a soja considerada como *fruto oleaginoso.* No entanto no Parlamento iniciaram-se longos debates sôbre a franquia das oleaginosas, e daí résultou o tributar-se novamente a soja. Recorreu-se depois ao regime de admissão temporária, mas quando a soja sob êsse regime começou a ser tributada em França, os portos de Liverpool e Bremen já quási tinham o monopólio de facto da soja. Tinham ido para a zona franca de Bremen mais de 500.000 toneladas de soja, cujo óleo nos mercados europeus constituiu mais um poderoso concorrente aos óleos produzidos em Marselha. A falta de uma zona franca em Marselha teve, como consequência neste caso, um grave prejuízo à economia franceza.

b) Vantagens industriais. — As indústrias que se estabelecem nas zonas francas gosam de muitos privilégios tais como o não pagamento de direitos nas matérias primas que importam, assim com o não pagamento aos direitos e sobretaxas de exportação. Isso facilita-lhes a colocação dos seus produtos nos mercados externos em condições de concorrência.

Mas não são só as indústrias estabelecidas na zona franca as abastecidas por esta forma, as do interior são-no também em muitos casos.

c) Vantagens marítimas. — Sob o ponto de vista marítimo os portos francos têm muitas vantagens. O movimento constante das importações e exportações dá um enorme incremento à navegação, constituindo até uma das formas de protecção à indústria dos transportes marítimos a criação de zonas francas nos portos comerciais.

18. Os portos francos em Portugal. — O regime de franquia tem tido em Portugal os seus adeptos.

A necessidade de bons portos de acesso fácil obrigava as autoridades a melhorar as condições das barras dos rios o que sucedeu em Vila do Conde como nos comunicam as Inquirições de 1258.

Muito cedo, anota o Sr. Pedro de Azevedo, se reconheceu a utilidade das transacções para beneficiar o fisco e em sua conseqüência estabeleceram-se alfândegas onde se cobravam direitos sôbre as mercadorias entradas. A opulência de Portugal na última metade do século XIV provinha da intensidade comercial que é descrita com côres optimistas pelos cronistas. Após o aumento da riqueza pública e como sua conseqüência vieram lutas sociais que perturbaram o reinado de D. Fernando e que só termina-

ram quando D. João I concedeu aos ofícios intervenção nos negócios municipais.

Os portos que não podiam concorrer na partilha dos benefícios pela sua situação, ou por outras circunstâncias inventavam processos para atrair a navegação.

a) A franquia do pôrto de Caminha no século XIV. — Foi o que praticou em 1392 a vila de Caminha que com as representações dos homens bons obteve de D. João I, naquele ano, a concessão de franqueza ao seu pôrto. Parece que é a primeira modalidade de pôrto franco em Portugal.

Na Carta Régia de 21 de Abril de 1392 diz-se que entre determinadas divisões se estabelecesse o pôrto franco de Caminha e que «até às ditas divisões e marcos seja pôrto franco; e que todo o navio qualquer que seja possa estar na dita foz e rio até os ditos marcos e divisões; e que não pagassem dízima nem ancoragem nem costumagem nem outros nenhuns direitos salvo se descarregar ou puser de fora alguma carga que então mandamos que pague a dizima de que assim descarregar; e se algum navio assim quiser descarregar estando no dito pôrto franco mandamos que o mestre dêle e marinheiros e os mercadores que nele trouxerem as suas mercadorias e haveres o façam saber ao Almoxarifado e escrevam da Vila de Viana ou aqueles que as ditas dizimas e direitos houverem de haver e arrecadar».

São estas as principais disposições que regularam o funcionamento do pôrto de Caminha em 1392.

b) Os projectos de franquia dos portos de Oeiras e Vila Real de Santo António. — No tempo do Marquês de Pombal tentou-se a criação de zonas livres de alfândegas em Oeiras e Vila Real de Santo António.

c) O pôrto franco da Junqueira em 1797. — Em 1797 no reinado de D. Maria I, estabelecia-se na Junqueira, que então ainda não fazia parte da cidade, um pôrto franco, aproveitando-se para suas dependências as casas e armazém do Forte de S. João e construindo-se os indispensáveis armazéns para exploração dêste estabelecimento, dos quais ainda existem alguns.

O decreto que instituíu o pôrto franco na Junqueira justificava por esta forma a sua criação: «Considerando as muitas e importantes vantagens que necessariamente devem resultar ao commercio d'estes reinos e seus dominios, pelo estabelecimento de um Porto-Franco, e reconhecendo-se que o Porto de Lisboa, pela sua situação, segurança e facilidade de navegação do oceano excede aos de todas as outras nações, que teem adoptado semelhantes estabelecimentos; conformando-me com o parecer da minha Real Junta do Commercio, Agricultura, Fabricas e Navegação d'estes reinos e seus dominios, zelosas do meu real serviço e da publica utilidade: Hei por bem e muito me apraz crear e estabelecer no sitio da Junqueira, junto á cidade de Lisboa, um Porto-Franco que terá o seu inteiro e devido effeito no primeiro de Janeiro do anno proximo de 1797, havendo destinado para o seu exercicio e arrecadação as casas e armazens do Forte de S. João com o terreno adjacente, para nelle se consfruirem as mais accomodações necessarias, onde possam receber-se e depositar-se todas as mercadorias, e generos de qualquer qualidade e natureza que sejam, assim de paizes extrangeiros (á excepção por ora dos assucares e tabacos) como dos portos nacionaes, que ficam alem do Cabo da Boa Esperança; pagando somente a beneficio da minha real fazenda, e a titulo de protecção e deposito o direito de um por cento sobre o seu valor, deduzido pelas facturas que devem apresentar os capitães dos navios, ou os seus consignatarios, por elles

assignadas e qualificadas com juramento; subsistindo comtudo a liberdade da franquia para todos os navios, que a pedirem pela forma que se acha estabelecida no Foral e Regimento das Alfandegas d'esta cidade, suprimidos todos os outros direitos e revogadas todas e quaesquer disposições que se opõem, e restringem a liberdade e franqueza que constituem as vantagens d'este estabelecimento.

Para mais animar e promover nesta capital a concorrencia e abundancia dos generos de primeira necessidade: sou servida declarar que toda a qualidade de grãos, viveres e mantimentos, que são isentos de pagar direitos de entrada, não só gozarão da liberdade da exportação, mas serão livres do pagamento da sobredita contribuição imposta nos mais generos, continuando a fazer-se a sua arrecadação, e a expedir-se o seu despacho pelas repartições a que pertencer, assim como até agora se tem praticado.

Sendo caso que a coroa de Portugal tenha guerra (o que Deus não permita) com qualquer outra potencia, cujos vassalos se achem interessados com fazendas no Porto-Franco, em cujo numero se entenderão comprehendidos os sobreditos grãos, viveres e mantimentos, nem, por isso, se fará nellas arresto, embargo, sequestro ou represalia, antes ficarão de tal modo isentas, livres e seguras, como se cada um as tivesse em sua propria casa, para dispor dellas como julgar mais conveniente aos seus interesses.

A administração do sobredito Porto-Franco será constituida debaixo da inspecção de um administrador geral com os officiaes competentes, que eu fôr servida nomear; e hei por bem que seja, independente de toda e qualquer jurisdicção, e só subordinada á do Tribunal da Real Junta do Commercio, por onde se lhe hão de expedir as ordens necessarias nos casos ocorrentes, e subir á minha real presença todas as representações tendentes a manter e conservar a boa fé d'este estabelecimento, em conformidade

do Regulamento particular que tenha mandado formar para governo da sobredita Administração e officiaes encarregados do seu expediente; e para servir de regra aos capitães de navios, e seus consignatarios na entrada e sahida de todas as mercadorias, que pretenderem gozar do beneficio do Porto-Franco».

A proposta da criação do pôrto franco da Junqueira foi feita em Turim por D. Rodrigo de Sousa Coutinho ministro de Portugal naquela Côrte.

Êste pôrto franco estava bem longe de corresponder ao que era lícito esperar de tal constituïção. A falta de boa direcção e orientação fizeram com que em 1806 fôsse abolido.

d) O projecto de 1824. — Em 1824 elaborou-se novo projecto dum pôrto franco. Êste assunto conforme anota o Sr. Vieira da Silva, constituiu objecto de estudo de comissão especial, formulando-se os seguintes quesitos que é interessante mencionar:

1.º ¿Convirá que se estabeleça, debaixo de certas condições em Lisboa um Pôrto-Franco de deposito geral para exportação e haverá alguma restricção ou excepção necessária neste estabelecimento?

2.º ¿Convirá que se admitam para consumo no reino todos os generos que se admitem ao deposito pagando maiores ou menores direitos, haverá alguma excepção ou deverão conservar-se as prohibições que actualmente existem?

3.º ¿Convirá que sejam abolidos ou diminuidos os direitos de exportação que actualmente se percebem sobre os productos d'este Paiz?

4.º ¿No caso de se querer estabelecer o deposito geral, e de se apresentar como unica objecção a difficuldade de cortar o contrabando ou introducção furtiva dos generos

depositados, será esta objecção suficiente para se não estabelecer o Porto-Franco ou haverá algum meio para se evitar o inconveniente indicado?

Esta tentativa para o estabelecimento definitivo de portos francos em Portugal mais uma vez se malogrou.

e) Os portos francos e as opiniões de Mariano de Carvalho e Emídio Navarro. — Em Junho de 1887 foi apresentado ao parlamento português um projecto para a criação de um pôrto franco entre Belem e Cascais assinado por Mariano de Carvalho e Emídio Navarro respectivamente ministros da Fazenda e Obras Públicas que tiveram a nítida intuïção da importância do pôrto franco em Lisboa e do desenvolvimento que êste poderia atingir. Nos seus *Planos Financeiros* escrevia Mariano de Carvalho:

«Que floresta de navios a encherem-nos o porto, que desenvolvimento phenomenal de novas construcções para armazens, vastissimos caes, pontes, docas, que abrir de novos escriptorios commerciaes e bancos, que faina de reparação e abastecimento de navios, que profusão de productos agricolas indispensaveis para fornecer tantas e tão numerosas tripulações, que vida, que actividade, que luminoso desenvolvimento de trabalho fecundo, succedendo a esta triste solidão do amplo e formoso Tejo.»

Dada, porém, a hipótese de que Lisboa não viesse a transformar-se ràpidamente, que as correntes mercantis não fossem logo atraídas pela excelência da localização, como tudo parece indicar, é certo que a criação havia fatalmente de contribuir para o aumento progressivo e constante da função comercial, como actuaria na própria intensidade industrial. Na época em que se pensou na criação do pôrto franco, estava em Lisboa um dos maiores negociantes do mundo e, ao ouvir explicar o aludido projecto, não pôde deixar de exclamar: «Franqueiem, barateiem, simplifi-

quem, e podem estar seguros de que será aqui o primeiro cais da Europa. Dêem-se a isso, e afirmo-lhes que nunca mais os meus navios terão como instrucções *Falmouth fur orders*, mas sim *Lisbon for orders*. Nem posso hesitar. Com isso transformarão radicalmente o seu país e farão dêle um dos maiores empórios comerciais do mundo».

O projecto de lei para a criação do pôrto franco, apresentado ao parlamento a 5 de Julho, e de que era relator o Dr. Matoso dos Santos, foi largamente discutido, na câmara dos deputados, em várias sessões consecutivas, diurnas e nocturnas, defendendo-se calorosamente a sua utilidade. O espírito de rotina, que ainda impera na nossa vida política e social; as condições financeiras anuviadas pelos preságios da crise que alguns anos mais tarde havia de estalar; a falta de instituïção da franquia, sôbre as modernas bases, que, então, ainda não vigoravam nos portos do norte nem em alguns outros onde actualmente existem e cujos resultados brilhantes atestam as vantagens do regime dos portos-francos; a oposição tenaz de certas classes, especialmente a dos fragateiros de Lisboa, que viam nos novos planos de engrandecimento do pôrto da capital, com extensos cais de fácil acostagem, uma ameaça à sua indústria, como se a frota marítima nacional não precisasse ainda de muitos tripulantes, quer para o serviço de pequena e grande cabotagem quer também para novas carreiras para os mercados exteriores; enfim, uma série de causas, muitas das quais transitórias, influiram para que se não levasse a cabo um dos grande projectos de reforma da nossa vida económica.

Não faltaram, também, argumentos em desfavor dêste regime, mas que na maioria caíam pela base. Alegava-se, por exemplo, que o regime de franquia, representado nas épocas anteriores, como no ciclo brilhante das conquistas e descobrimentos, um factor de riqueza, já não podia exercer o mesmo papel preponderante. Esquecia-se, todavia, que o antigo sistema de *cidade franca*, que já não era preconizado, começava a ser substituído pelo pôrto franco pròpriamente dito e cuja teoria, era desde 1813 exposta largamente. A franquia parcial, assim estabelecida, adapta-se admiravelmente ao complexo organismo dos Estados modernos.

Além disso, temia-se também que, no caso de guerra, o pôrto franco ficasse exposto à fácil destruição, ou os seus armazéns e outros edifícios que impedissem a defesa do pôrto de Lisboa, ignorando-se que um pôrto franco, embora não tenha funcção industrial, não se extende por superfície tão vasta que tolha essa defesa, nem estaria mais exposto que outros importantes estabelecimentos e até do que monumentos e relíquias inestimáveis dum passado glorioso.

Também se aludiu ao contrabando, invocou-se a categoria de Lisboa como pôrto de escala, e outras causas ainda, que a prática demonstra não serem afectadas pelo desenvolvimento de tão úteis instituïções.

f) A proposta de lei de 18 de Junho de 1887. — A proposta de lei de 18 de Junho de 1887 era concebida nos seguintes termos:

«A posição geográfica excepcionalmente favorável do porto de Lisboa e a sua majestosa amplidão apontam-na como o natural entreposto do comércio entre a Europa, grande parte da América e a África. A próxima abertura do istmo de Panamá deve concorrer de modo eficaz para aumentar as vantagens dispensadas pela natureza. A falta, porém, de meios próprios para a reparação dos navios de grosso porte empregados na grande navegação oceânica e as meticulosas e caras dificuldades aduaneiras

constituem ainda hoje obstáculos de grande valia para que o pôrto de Lisboa adquira a enorme importância que as circunstâncias naturais lhe prometem. Desaparecerá breve a primeira dificuldade visto estarem adjudicadas às obras da margem norte do Tejo. Agora cumpre estabelecer ás portas da capital um pôrto franco ou entreposto comércial livre, onde com insignificante dispêndio se depositem as mercadorias que da Europa se destinem à Africa e à América, ou que recìprocamente venham dos países transatlânticos procurar o consumo europeu.

«Êsse entreposto, livre de peias e despesas aduaneiras, deve ser em poucos anos um dos maiores depósitos do mundo, e levará a capital e com ela o reino ao mais alto grau de prosperidade, tornando-se Lisboa o grande empório do comércio entre três partes do mundo. Não basta, porém, adaptar o Tejo à larga função económica, que as suas naturais condições lhe proporcionam, antes também é necessário ainda que nas derrotas entre êle, a África e a América haja as escalas indispensáveis à grande navegação. Ora o esfôrço dos nossos maiores deu-nos em Cabo Verde a mais vantajosa escala para a navegação africana, e no arquipélago dos Açores a mais propícia para as carreiras da América. Por isso mesmo devem o ministério da fazenda cuidar de também estabelecer pôrto franco nos Açores, e o da marinha e ultramar olhar semelhantemente para Cabo Verde. Poderia pensar-se, e aí está o futuro, em tornar francos todos os portos açorianos, mas os interêsses do tesouro, os da agricultura local e os da indústria do continente não consentem, por ora, dar tão grande largueza ao pensamento económico do govêrno. Mas no extremo ocidental do arquipélago e na parte dele mais adaptada para a escala entre a Europa e a América existem as três ilhas do Faial, Flores e Corvo, a primeira das quais em breve possuirá um excelente e vasto pôrto de abrigo, em

relação a elas a declaração de franquia nem cerceia de modo importante as receitas do Estado, nem arrisca interêsses agrícolas ou industriais de alguma valia. Pelo contrário, auferirão grandes lucros as ilhas franqueadas pela afluência de navegação, sem prejuizo, antes com vantagem para o resto do arquipélago, que será o centro produtor, mais próximo, de todos os generos necessários ao refrêsco dos navios.

«Os meios que o govêrno de Sua Magestade vos propõe para realizar o projeto assim levemente esboçado, em nada arriscam a situação do tesouro. O entreposto comercial de Lisboa será estabelecido por emprêsa particular sem onus para o Estado, que, pelo contrário, terá partilha nos seus lucros. Para o pôrto franco na Horta bastará construir alguns armazéns em terrenos conquistados ao mar pelas obras do pôrto, e o produto de módicas taxas da doca e armazenagem será bastante para fazer face ao dispêndio da construção. O grande desenvolvimento comercial do reino proporcionará ao mesmo passo valiosas receitas ao tesouro.

«Não vem o govêrno, fiel ao seu programa, reclamar onerosos sacrifícios do povo, mas, a despeito da modéstia dos seus pedidos, está firmemente convencido de que nenhuma providência, mais do que esta, tão rápida e intensamente desenvolverá a prosperidade pública. Adeantada a nossa rêde ferro-viária, completada em breves anos a de estradas, realizados os melhoramentos do pôrto de Lisboa, possuidores o Porto, Ponta Delgada e a Horta de magníficos portos de abrigo e comércio, ligados pelo telégrafo o continente com os Açores e a América, no dia em que o entreposto livre de Lisboa e os portos francos nos Açores e em Cabo Verde reconquistarem a Portugal o perdido império comercial e em que florestas de mastros povoarem e animarem a nossa baía do Tejo, poderão nos-

sos filhos bemdizer os legisladores de 1887. Por estas considerações e pelas muitas que a vossa sabedoria sugerirá, espera o governo que mereça a aprovação parlamentar a seguinte proposta de lei:

«Artigo 1.º É o govêrno autorizado a adjudicar, por concurso, precedendo anúncios por sessenta dias, a construção e exploração, por sessenta anos, de um entrepôsto comercial livre, no pôrto de Lisboa ou nas suas proximidades, e em sítio convenientemente escolhido entre a tôrre de Belem e Cascais, no qual, livres de direitos, possam embarcar, desembarcar, conservar-se depositados e serem beneficiados quaisquer géneros ou mercadorias que não se destinem ao consumo do país.

§ único. A adjudicação de que trata êste artigo será feita em harmonia com as seguintes bases:

a) Que o entrepôsto comercial constará de cais e pontes de embarque e desembarque, armazéns e as necessárias vedações para o serviço fiscal, sendo o projecto de tôdas as obras mandado formular pelo govêrno antes da abertura do concurso;

b) Que o Estado não concede subvenção nem garantia de juro à emprêsa adjudicatária, mas simplesmente os terrenos pertencentes ao Estado, que lhe sejam precisos, e o direito da exploração durante sessenta anos;

c) Que nenhuma pessoa ou sociedade poderá ser admitida ao concurso sem prèviamente depositar na Caixa Geral dos Depósitos a quantia de 50:000$000 réis em dinheiro, ou em titulos de dívida pública pelo seu valor no mercado;

d) Que a emprêsa adjudicatária elevará no prazo de quinze dias, contados da data da adjudicação, o seu depósito a 100:000$000 réis, o qual receberá os juros séndo em títulos de dívida pública, ou lhe será abonado o juro medio da dívida flutuante se fôr em dinheiro, não podendo o depósito ser levantado sem estarem concluidas tôdas as

obras, e reconhecidas conformes com os projectos apresentados a concurso;

e) Que tôdas as obras e edifícios, depois do levantamento do depósito definitivo, servirão de garantia ao Estado para o exacto cumprimento, por parte da emprêsa, de tôdas as obrigações por ela contraídas;

f) Que tôdas as obras estarão concluídas e em perfeito estado de exploração, no prazo máximo de três anos, contado da assignatura do contrato definitivo;

g) Que os navios e mercadorias que na totalidade se aproveitem do entrepôsto comercial, ùnicamente ficarão sujeitos a direitos de tonelagem e sanitários, não superiores aos actualmente estabelecidos;

h) Que os navios que simultaneamente transportem mercadorias do entrepôsto comercial para importação ou exportação, gosarão dos mesmos benefícios, pelo que respeita a mercadorias, em relação às destinadas ao entrepôsto ou dêle saídas, e pelo que respeita aos navios na proporção da tonelagem destinada às mesmas mercadorias;

i) Que as tarifas das despesas de carga, descarga, armazenagem, serão fixadas pelo govêrno no programa do concurso e as de beneficiação por acôrdo entre êle e a emprêsa, não podendo umas e outras ser alteradas sem o mesmo accordo;

j) Que a emprêsa conservará as pontes, cais, armazéns e vedações e as suas dependências em perfeito estado, devendo nesse mesmo estado entregá-los gratuitamente ao govêrno, findo o prazo do concurso;

k) Que o material móvel, também sempre mantido em perfeito estado de conservação, será na época de reversão para o Estado pago à emprêsa pelo seu valor, conforme avaliação feita por dois peritos nomeados pelo govêrno, dois pela emprêsa e um pelo Supremo Tribunal de Justiça, servindo êsse material, o seu valor e todo o mais activo

da emprêsa de garantia para o caso de falta do exacto cumprimento da cláusula enterior;

l) Que a emprêsa será isenta de todos os impostos directos, que não sejam o predial e industrial:

m) Que se a empresa se constituir em sociedade anónima os seus estatutos serão sujeitos à aprovação do govêrno, sem embargo da lei das sociedades anónimas;

n) Que junto da emprêsa haverá um comissário régio, cujo vencimento, não superior a 1:800$000 réis por ano, será por ela pago;

o) Que os lucros líquidos da emprêsa, superiores a... por cento do juro e à percentagem necessária para a amortização do capital fixo no prazo de sessenta e três anos, pertencerão por metade ao Estado e pela outra metade à emprêsa;

p) Que a base da licitação será o juro de que trata a base antecedente;

«Art. 2.º É igualmente autorizado o govêrno a declarar francos os direitos da alfândega, tanto na exportação como na importação, os portos e territórios das ilhas do Faial, Corvo e Flores, cobrando-se nêles ùnicamente os direitos de tonelagem e sanitarios, e os de embarque, desembarque, armazenagem e beneficiação nos armazens que o Estado estabeleça no porto artificial da Horta.

§ 1.º Nas três mencionadas ilhas, logo que a franquia comece, será estabelecido o impôsto do real d'agua sôbre os mesmos géneros e com as mesmas taxas em vigor no continente do reino.

§ 2.º Os géneros exportados das ilhas mencionadas para qualquer pôrto português, ou para elas exportados de qualquer pôrto tambem português, serão para todos os efeitos, considerados, aqueles nos portos de entrada e estes nos da saída, como extrangeiros, logo que a franquia se ache decretada.

§ 3.º O pessoal de serviço interno da alfândega da Horta ficará adido às alfândegas do 2.º grupo, sendo-lhe garantidos os seus actuais vencimentos e entrando nos quadros das mesmas alfândegas, convenientemente reduzidos, na proporção de metade das vacaturas nêles ocorridas.

«Art. 3.º O govêrno fará todos os regulamentos necessários para a execução da presente lei.

«Art. 4.º Fica revogada a legislação em contrario».

O projecto não se limitava, pois, a pedir a criação do pôrto franco para Lisboa, mas queria também o estabelecimento de franquia integral nas ilhas do Fayal, Corvo e Flores, advogando idêntico regíme para Cabo Verde. Evidentemente, o sistema de franquias nestas pequenas ilhas não se restringiria apenas a uma parte do pôrto, era mister adoptar o sistema estabelecido nas colónias europeias, isto é, extender-se a todo o território da ilha. É fora de dúvida que êste regime, determinando a concorrência extrangeira, podia, até certo ponto, afectar a produção agrícola. Mas, embora determinados produtos fossem em parte prejudicados, a situação económica da região, longe de ser lesada, lucraria com o aumento do tráfico, com a maior intensidade da circulação de riquezas, com o incremento do movimento marítimo.

A proposta de lei de 1887 foi votada com modificações na câmara electiva isto é, estendendo o benefício do pôrto franco à ilha do Pico nos Açores, e de Pôrto Santo no arquipélago da Madeira, não passou porém na câmara dos pares. São interessantes e dignas de registo a êste propósito as representações dirigidas nessa época à câmara dos deputados pelas câmaras dos concelhos da Madalena e de S. Roque da Ilha do Pico e que foram publicadas no *Diário do Govêrno.*

g) A lei de 12 Junho de 1913. — Em 12 de Junho de 1913 publicou-se uma lei determinando no seu artigo 1.º que:

Num prazo não superior a sessenta dias, contados desde a promulgação desta lei, o Govêrno nomearia uma comissão técnica a fim de estudar o melhor local para o estabelecimento dum pôrto franco em Lisboa.

Escolhido o local, a comissão faria o plano completo das obras a executar com todos os seus detalhes.

O artigo 2.º determinava que logo que a comissão a que se refere o artigo 1.º apresentasse os seus trabalhos e êsses fossem aprovados em conselho de ministros, o govêrno faria adjudicar, por concurso, precedendo anúncios de cento e oitenta dias, a construção e exploração do pôrto franco de Lisboa, não podendo ela, em caso algum, exceder o prazo de sessenta anos.

No pôrto franco poderiam embarcar, desembarcar, ou conservar-se depositados, livres de direitos, quaisquer géneros ou mercadorias que não sejam vinho e azeite.

Eram também permitidas tôdas as operações de beneficiação, empacotamento, lotação de géneros e a sua transformação noutros produtos comerciais em fábricas ou outros estabelecimentos industriais.

O artigo 3.º regulava os termos da ajudicação de que trata o artigo 2.º cujas bases são as seguintes:

1.ª Que o pôrto franco constaria de cais, pontes de embarque e desembarque, armazéns e as necessárias vedações para o serviço fiscal, segundo o projecto aprovado pelo govêrno.

2.ª Que o Estado concederia à emprêsa adjudicatária o direito de exploração do pôrto franco durante sessenta anos, sem subvenção nem garantia de juros, mas cedendo gratuïtamente os terrenos que fossem precisos, se pertencerem ao Estado, e garantindo a sua expropriação por utilidade pública se pertencessem a particulares.

3.ª Que nenhuma pessoa ou sociedade poderia ser admitida a concurso sem prèviamente depositar na Caixa Geral de Depósitos a quantia de 50:000$000 réis em dinheiro ou em títulos da dívida pública, pelo seu valor no mercado.

4.ª Que a emprêsa adjudicatária elevaria, no prazo de quinze dias, contados da data da adjudicação, o seu depósito a cinco por cento do valor em que fossem calculadas as obras, em dinheiro ou em títulos da dívida pública pelo seu valor no mercado, do qual receberá o respectivo juro se fôr em títulos, ou o juro mencionado na Caixa Geral de Depósitos, se fôr em dinheiro não podendo o mesmo depósito ser levantado sem estarem concluídas tôdas as obras e reconhecidas conforme os projectos apresentados a concurso.

5.ª Que tôdas as obras e edifícios serviriam de garantia ao Estado para o exacto cumprimento, por parte da emprêsa, de tôdas as obrigações por ela contraídas, nas quais se compreende o pagamento resultante das expropriações por utilidade pública, a que se refere a base 2.ª

6.ª Que nas obras seriam admitidos de preferência operários portugueses, e que o prazo, contado da assinatura do contrato definitivo, em que elas deveriam estar concluídas e em perfeito estado de exploração, será fixado nas condições do concurso, pagando o concessionário a multa de 100$000 réis diários pelo tempo que decorrer desde a finalização dêsse prazo até final conclusão das obras.

7.ª Que os navios e mercadorias que na totalidade se aproveitassem do pôrto franco continuariam sujeitos ao regime fiscal dos actuais armazéns gerais francos.

8.ª Que os navios que transportassem simultâneamente mercadorias destinadas ao pôrto franco ou vindas dêle, bem como quaisquer outras, gozariam dos benefícios da base anterior, no que respeita às primeiras.

9.ª Que as tarifas de carga, descarga e armazenagem,

seriam fixadas pelo govêrno no programa do concurso e as de beneficiação e outras, por acôrdo entre o govêrno e a emprêsa, não podendo umas e outras ser alteradas sem o mesmo acôrdo.

10.ª Que no recinto do pôrto franco seria permitido o trabalho nocturno para atracações, cargas e descargas, devendo, em regra, sòmente pernoitar ali o pessoal que se destinasse a estes trabalhos e à necessária vigilância.

11.ª Que seria proïbido, dentro do recinto do pôrto franco, o comércio de retalho, a ninguém será concedido o direito de consumir ali géneros que não provenham da zona fiscal.

12.ª Que a emprêsa conservará as pontes, cais, armazéns, edifícios, vedações e suas dependências em perfeito estado, devendo nesse mesmo estado entregá-las gratuïtamente ao govêrno, findo o prazo da concessão.

13.ª Que o material móvel, também sempre mantido em estado de conservação, será, na época de reversão para o Estado, pago pelo seu valor, conforme a avaliação feita por dois peritos nomeados pelo govêrno, dois pela emprêsa e um pelo Supremo Tribunal de Justiça.

14.ª Que a emprêsa adjudicatária, para os efeitos da lei, será considerada portuguesa e ùnicamente sujeita à jurisdição dos tribunais portugueses, devendo ser prèviamente submetidas à arbitragem regulada no Código do Processo Civil, tôdas as questões e dúvidas que se levantarem entre a emprêsa adjudicatária e o Estado, com respeito à execução da presente lei e respectivos regulamentos que vierem a publicar-se.

15.ª Que os lucros líquidos da exploração, superiores à anuïdade necessária para amortizar, durante o prazo da concessão, a importância em que forem avaliadas as obras a executar serão divididas em partes iguais pelo Estado e pela emprêsa.

16.ª Que a base da licitação será a taxa do juro relativo à anuïdade de que trata a base anterior, sendo preferida a emprêsa que oferecer menor taxa.

17.ª Que a emprêsa será isenta de todos os impostos directos que não sejam o predial e o industrial, e bem assim dos direitos alfandegários do material e das máquinas necessárias para a construção e que não se fabriquem no país.

Os motivos de preferência vêm indicados no artigo 4.º e são os seguintes:

1.º O menor número de anos para a construção do pôrto franco de modo a ser pôsto à exploração.

2.º O menor número de anos que durar a exploração pela emprêsa adjudicatária.

Pelo artigo 5.º da lei de 17 de Junho de 1913 a primeira concessão não obstará ao estabelecimento de qualquer outro entrepôsto ou zona franca comercial que por ventura possa estabelecer-se dentro do pôrto de Lisboa, por efeito de ulterior convenção ou tratado internacional.

Ao govêrno fica o direito de regular as condições de polícia e higiene, que terão de ser observadas na instalação de quaisquer indústrias dentro do pôrto franco.

h) A zona franca de Lisboa. — Por decreto de 22 de Agôsto de 1914 estabelecia-se de harmonia com a lei de 12 de Junho de 1913 relativa ao pôrto franco de Lisboa, e enquanto se não pudesse dar cumprimento integral à mesma lei, no pôrto de Lisboa uma zona franca destinada a receber mercadorias exportadas do Brasil e das colónias portuguesas.

Na zona franca podiam embarcar, desembarcar ou conservar-se depositados, livres de direitos, todos os géneros e mercadorias, provenientes dos países acima referidos, com excepção de vinhos e azeites.

Na zona franca eram permitidas tôdas as operações de beneficiação, empacotamento, lotação de géneros e sua transformação em produtos comerciáveis, em fábricas ou outros estabelecimentos industriais.

Às mercadorias depositadas na zona franca eram aplicáveis tôdas as disposições da lei de 27 de Maio de 1911, que reorganizou os serviços das alfândegas, não havendo, porém limite para o prazo de depósito.

As tarifas de carga, descarga e armazenagem seriam fixadas pelo govêrno, sob proposta do Conselho de Administração do Pôrto de Lisboa.

Poucos foram os resultados obtidos pelo decreto de 23 de Agôsto de 1914 dado a orientação administrativa que presidiu à instalação dos serviços da zona franca que não passou de um simples depósito franco. Tinha um objectivo mais restrito, anota o Sr. Prof. Francisco António Corrêa, de que aquele que a lei de 12 de Junho de 1913 preconizou. Segundo o relatório que precede o referido decreto, procuram-se suprir as deficiências resultantes do estado de guerra, na Europa, dando facilidades comerciais aos produtos do Brasil e aos das nossas colónias, facilidades que afinal eram as mesmas, já anteriormente concedidas pelos armazêns gerais.

Em 14 de Março de 1923 o Ministro das Finanças apresentou ao Parlamento uma proposta de lei sôbre a zona franca de Lisboa redigida nos seguintes termos:

«Tendo sido presente ao Govêrno um requerimento firmado por alguns dos mais importantes Bancos, casas bancárias e outros estabelecimentos de crédito de Lisboa e do Pôrto, pedindo a concessão de uma zona franca no pôrto de Lisboa; considerando a criação de tal organismo não só como um factor de riqueza e prosperidade para o país, como ainda um elemento de aproximação entre Portugal e outros países, muito especialmente com o Brasil; considerando que circumstâncias especialíssimas concorrem neste momento histórico da nossa política externa para a solução dêste importante problema, criadas por êsse grande movimento de simpatia e afinidades de raças que as nossas missões representativas conseguiram despertar entre os dois povos irmãos d'aquém e d'além Atlântico; considerando que não aproveitar a oportunidade que nos oferece êste movimento único da nossa história, não valorizando em nosso proveito entendimentos tàcitamente aceites entre as fôrças vivas dos dois países, seria preparar o irreparável, decretar para sempre a situação deplorável em que vivemos, de grande pôrto sem tráfego, vivendo do magro movimento dum país sem «hinterland», pôrto que nem sequer pode dominar a distribuïção das nossas riquezas coloniais, canalizadas para outros portos que mais econòmicamente as aproximam dos centros de consumo; temos a honra de apresentar à consideração da câmara a seguinte proposta de lei:

Artigo 1.º — É o Govêrno autorizado a adjudicar, por concurso, precedendo anúncios de 180 dias, a uma sociedade portuguesa constituída sob a forma anónima a construção e exploração duma zona franca em Lisboa, a leste duma linha determinada pelo presídio da Trafaria e forte de Caxias, nos termos das bases do artigo 3.º da lei de 13 de Junho de 1913, com as alterações constantes da presente lei.

Art. 2.º — Nenhuma pessoa ou sociedade poderá ser admitida a concurso sem prèviamente depositar na Caixa Geral de Depósitos a quantia de 250.000$00 em dinheiro ou em títulos da dívida pública, pelo seu valor no mercado.

Art. 3.º — A emprêsa adjudicatária elevará, no prazo de 15 dias, contados da data da adjudicação, o seu depósito a 500.000$00 em dinheiro ou em títulos da dívida pública pelo seu valor no mercado, do qual receberá o respectivo

juro se fôr em títulos ou o juro mencionado na Caixa Geral de Depósitos, se fôr em dinheiro, não podendo o mesmo depósito ser levantado sem estarem concluídas tôdas as obras e reconhecidas conforme os projectos apresentados a concurso.

Art. 4.º São motivos de preferência na adjudicação:

1.º Maior percentagem para o Estado das receitas brutas da emprêsa adjudicatária;

2.º O menor número de anos para a construção da zona franca, de modo a poder ser posta á exploração:

3.º O menor número de anos que durar a exploração pela emprêsa adjudicatária.

Art. 5.º — O Govêrno nomeará uma comissão técnica que apreciará as propostas apresentadas e os planos de obras que lhes digam respeito, elaborando sôbre o assunto parecer fundamentado, que, para a sua aprovação e execução, carecerão da aprovação do conselho de ministros.

§ único. Ao Govêrno é reservado o direito de rejeitar tôdas as propostas se nenhuma convier aos interêsses do país.

Art. 6.º — O Estado concederá á sociedade adjudicatária o direito de exploração da zona franca durante 60 anos, no máximo.

Art. 7.º — Serão livremente admitidos na zona franca todos os produtos com excepção do vinho e azeite, qualquer que seja a sua proveniência ou origem, os quais poderão sofrer tôdas as operações de selecção, limpeza, divisão, enfardamento e transformação industrial.

Art. 8.º — Concedida a adjudicação da exploração da zona franca a que se refere esta lei, não poderá de futuro ser autorizado o estabelecimento de qualquer outra zona franca no porto de Lisboa.

Art. 9.º — É o Govêrno autorizado a abrir os créditos e a publicar os decretos e regulamentos necessários para a execução de esta lei.

Art. 10.º — Fica revogada a legislação em contrário.

Esta proposta ainda não obteve a sanção parlamentar.

É êste o estado da questão das zonas francas em Portugal.

19. Os portos francos no estrangeiro. — São numerosos os países que têm portos francos quer sob o aspecto de cidades francas como Gibráltar, quer sob forma de zonas francas como Hamburgo.

As zonas francas são o moderno tipo dos portos francos. As cidades francas, outrora bastantes freqüentes, vão sendo hoje cada vez mais raras.

a) Os portos francos e a Inglaterra. — Conforme anota Hugot sendo a Inglaterra livre cambista o seu território constitui uma vasta zona franca.

Nas colónias inglêsas encontram-se no entanto portos francos própriamente ditos como o de Hong-Kong, Singapura, e a cidade franca de Gibráltar.

A cidade de Gibráltar foi declarada pôrto franco em 1706.

A franquia de Hong-Kong foi estabelecida pelo seu primeiro governador Elliot em 1841, e mais tarde, em 1843, renovada por sir Pottinger. Graças a êste regime Hong-Kong tornou-se um dos portos comerciais mais importantes do mundo. Tem sido o grande entrepôsto comercial da China, abastecendo tôdas as províncias do sul, Formosa, Haïnan e as Filipinas.

Em Singapura como em Hong-Kong a franquia é absoluta. O pôrto de Singapura é um dos maiores entrepostos dos produtos da Ásia e da Europa. As instalações do seu pôrto são excelentes. As principais mercadorias que transitam por Singapura são os carvões e algodões da Inglaterra, e o petróleo de Sumatra, da Rússia e da América.

b) O pôrto de Hamburgo e a sua zona franca. — Hamburgo foi primitivamente uma cidade franca. Com a criação do *Zollverein* foram grandes as dificuldades com que Hamburgo teve de lutar nas suas relações comerciais com o interior da Alemanha. Em 1888 o Estado livre de Hamburgo ingressou na união aduaneira alemã, estabelecendo no seu pôrto uma vasta zona franca.

A zona franca *(freihafenviertel)* de Hamburgo, escreve o Sr. Vieira da Silva compreende a parte do Elba que atravessa a cidade e ocupa também as imensas docas na margem esquerda do rio. Nos territórios anexos a estas docas, estão estabelecidas as indústrias de diferentes naturezas. A zona franca é delimitada do lado de terra, por grades de cêrca de três metros de altura, e no Elba por barreiras flutuantes. A superfície total da zona franca é de 1:027 hectares pois tem de comprimento 4.800m e 2.900m na sua maior largura. A superfície líquida é de 240m repartidos por 17 docas, e a extensão dos seus cais é de 20 kilómetros.

Os armazéns ocupam 476.000 metros quadrados dos quais 374.000 na margem direita especialmente destinados aos armazéns, escritórios e depósitos, ficando os estabelecimentos industriais na margem esquerda, numa superfície de 10.200 metros.

Em 1902 existiam na zona franca de Hamburgo 83 estabelecimentos industriais, em que se empregavam para cima de 10.000 operários, conforme a estatística seguinte enviada para França pelo consulado geral dêste país em Hamburgo.

Número de estabelecimentos	Designação das indústrias	Número de operários empregados
13	Estaleiros de construções navais, docas e fabrico de máquinas	7.340
8	Serralharias	91
4	Oficinas de caldeireiro	229
5	Fábricas de tintas	37
4	Fundições de ferro	150
12	Fábricas de óleos gordos, sabão, vaselina. etc.	286
15	Fábricas de rectificação de álcool, alambiques e fábricas de licores	445
6	Fábricas de produtos químicos e guano	486
3	Fábricas de apuramento de minérios	286
1	Fábrica de margarina	34
2	Fábricas de caixotes e outras embalagens	88
2	Tanoarias	263
1	Fábrica de «tourteaux»	146
1	Fábrica de bolachas	65
2	Fábricas de refinação de açúcar candi e de açúcar de frutas	11
1	Moagem de arroz	84
1	Torrefacção de café	16
1	Fábrica de aparelhos centrífugos	12
1	Fábrica de antrácite	45
83		10.114

«A referida zona franca escreve o Sr. Vieira da Silva, — fica separada da região aduaneira por uma paliçada, tendo, contudo, diferentes entradas, onde se exerce a vigilância fiscal; pelo lado do mar, é também fechada por barreiras flutuantes, em cujas aberturas existem pontões para a guarda fiscal.

Em virtude da distância que separa Hamburgo da embocadura do Elba, a Alfândega tomou certas precauções para evitar fraudes. Os navios que se destinam ao porto franco em Cuxhaven, metem piloto ajuramentado, ou têm de submeter-se à formalidade da selagem.

Quando o navio chega ao porto franco, o capitão é obrigado a apresentar os manifestos de carga e de bordo, com o fim exclusivo de se organizar a estatística. Exteriormente, em tôda a extensão das barreiras que separam a zona franca da zona aduaneira, a vigilância é constante, a fim de se evitarem fraudes.

A Companhia exploradora do pôrto franco (Hamburger Freihafen-Legerhaus Gesellschaft) possui imensos edifícios de 6 e 8 andares, que ocupam uma superfície de 42 hectares, havendo 24 hectares destinados aos depósitos. Os lucros da exploração são divididos entre o Estado e os acionistas, devendo, mais tarde, todos os edifícios passar para o Estado. A companhia continua construindo novos e espaçosos edifícios para satisfazer as exigências do tráfico, havendo docas e armazéns de vastas proporções que não lhe pertencem.

No interior do pôrto franco permitem-se tôdas as operações, faculta-se não só trabalhar matérias primas, vindas do estrangeiro ou do interior do país, como também manipular e transformar tôda a espécie de mercadorias, sem intervenção da alfândega.

A fiscalização, porém, poderá penetrar no pôrto franco, dado o caso do próprio industrial reclamar a sua presença. Na fabricação de bebidas espirituosas que contêm certa quantidade de licores alemães com direito a prémio de exportação, há manifesta vantagem em se pedir a comparência da fiscalização aduaneira, para ser avaliada a quantidade de álcool empregado, obtendo-se assim o prémio concedido pelo Estado. No caso das manipulações exigirem produtos

alemães, o industrial evita pagar direitos, à saída da mercadoria do pôrto franco para o mercado interno, se se provar por meio de prévio exame, que o artigo fabricado e saído da aludida zona contém uma certa percentagem dêsses produtos.

A mercadoria de importação é que entra no pôrto franco, por via marítima ou terrestre, para ser objecto duma qualquer operação comercial (venda, *warrants*, ou especulação).

Isto dá lugar a uma declaração de importação (ou *Einfuhrdeclaration*) e fica submetida ao direito de 1 por 1000 *ad-valorem*, quando chega por mar. No caso em que, por qualquer motivo, a mercadoria sai do pôrto franco após a operação comercial, tem de se fazer uma declaração de exportação (ou *Ausfuhrdeclaration*); se a saída se efectuar por mar, há um direito de saída.

Quando a mercadoria, primitivamente destinada ao trânsito, é objecto duma operação de comércio em pôrto franco, a *Durchfurdeclaration* deverá ser transformada, no prazo de três dias, em *Einfuhrdeclaration*. Em resumo, facil é verificar que as taxas e formalidades ficam reduzidas ao máximo, consistindo a imensa utilidade dêste regime na ausência de entraves de tôda a espécie, impossíveis de evitar em outro sìstema. Quantas mais formalidades e divergências houver com os agentes do fisco, tanto maior será a perda de tempo em encher impressos e proceder à contagem e verificação de mercadorias, bem como maiores serão as peias e os óbices que se levantam ao comércio com um regime diferente.

Mas não consiste apenas nisto a vantajem que a franquia apresenta. Um navio acaba de abastecer-se de mantimentos e de meter carga, horas depois do sol posto. Nada o impede, contudo, de levantar ferro ainda mesmo que passe da meia noite, ganhando assim algumas horas senão um dia inteiro. «Todo o interêsse do pôrto franco, diz

Rousiers, consiste sobretudo nas facilidades oferecidas às permutas comerciais, e essas facilidades são consideráveis».

O estabelecimento da franquia e vantagens inerentes determinam, também, o desenvolvimento da corrente comercial, tornando Hamburgo, um empório cosmopolita. O café que recebe do Brasil, só parcialmente encontra consumo na Alemanha; uma parte é reexportada para os portos do Báltico, Áustria, Inglaterra e até mesmo para a França. Os vinhos de Bordeus, Borgonha, Champagne ou os nossos vinhos generosos do Douro, são distribuídos, geralmente após prévias lotações, pela Holanda, Inglaterra, colónias inglêsas, Estados-Unidos, América do Sul e Báltico.

Os géneros coloniais como o café, a borracha, o cacau, o arroz, representam um dos mais importantes elementos do comércio; sobretudo de café, é um dos maiores mercados na Europa. Em 1895, recebeu 141:378 toneladas; em 1900, 187:984, e enfim em 1902, 217:197.

Ora a estatística comprova que das consideráveis cifras apontadas, uma parcela importada foi destinada a reexportação: 38:476 toneladas em 1895; 65:879 em 1900; 77:096 em 1902.

Quanto a cacau, descarregaram-se 32:706 toneladas, sendo reexportadas, 13.133; tabaco desembarcaram 48:312 sendo reexpedidas 21:993 toneladas. Enfim, o arroz figura na proporção de mais de 50 % para a reexportação; em 1902 receberam-se 201:037 ton. para serem reexpedidas 116:631. Além dos géneros coloniais, outras mercadorias há que encontram em Hamburgo um largo centro de distribuïção; são os vinhos. Em 1900, entraram, por mar, 327:000 hect. no valor de 215.000.000 marcos; por terra, 33:177 hect. no valor de 3.500.000.

Saídas por mar: 111:474 hect., no valor de 8.184.000; por terra, 196:240 hect., no valor de 15.112.000 marcos.

A eloqüência dos números atesta o papel importante que desempenha Hamburgo como entreposto das mercadorias, e ninguem por certo poderá contestar a influência exercida pela franquia. Sem êsse regime, uma parte dêste tráfico de trânsito e reexportação desviar-se-hia fatalmente do grande porto alemão.

Não se pode contudo afirmar que tôda a prosperidade deriva exclusivamente do porto-franco: o aumento da exploração dos jazigos carboníferos, o desenvolvimento da indústria açucareira e metalúrgica e a multiplicidade das indústrias que dependem dos progressos da química e da electricidade e de muitas outras que florescem no império alemão, são outras tantas causas de riqueza: mas é incontestável que a franquia exerce também grande influência no progredimento geral. E tanto a Alemanha o reconhece que tem dotado sucessivamente outros portos com os mesmos privilégios que vigoram em Hamburgo, na sua zona franca.

Se a função comercial do pôrto franco é importante, como o atestam as estatísticas, não menos proveitosa é a função industrial, com as suas 83 fábricas e mais de 10.000 operários, principalmente pela natureza e variedade do trabalho e manipulações que se operam no recinto franco.

Tôdas as indústrias se podem estabelecer no pôrto franco; no entanto a administração hamburguesa, antes de conceder autorização para exerce-las, procede a um minucioso inquérito acêrca das cnodições básicas da emprêsa e moralidade dos industriáis ou empreendedores. Os negociantes estabelecidos no recinto franco e que pretendam introduzir quaisquer produtos no mencionado recinto precisam de provar, com documentos, a procedência dos mesmos produtos, afim de se aplicar a respectiva pauta. A aplicação pautal simplifica-se, em virtude de existir na Alemanha, como em Portugal, a pauta geral, ou máxima, e a pauta convencional, ou mínima.

A alfândega toma nota das mercadorias sujeitas ao direito máximo, e do nome dos negociantes responsáveis. Há, porém, um conselho alfandegário, composto de doze negociantes, escolhidos entre os mais graduados representantes dos diferentes ramos do comércio. que tem atribuições de árbitro, para dirimir divergências que porventura possam surgir no domínio da prática. E como o dito conselho tem a noção nítida das suas funções e preenche judiciosamente o fim para que foi criado, nunca suscita reclamações.

A escrita dos negociantes ali estabelecidos pode ser verificada por um delegado do Senado. Estas visitas repetem-se, em geral, periódicamente junto dos fornecedores de víveres e abastecimento de navios, tornando-se raras para os outros. A fraude praticada no recinto livre é rigorosamente punida; o regulamento é expresso nesse ponto;

«O comerciante ou negociante admitido no pôrto franco deve tomar o compromisso de não cometer nem fraude nem exercer o comércio de retalho».

As multas mínimas são de 500 marcos. E, em caso de reincidência, podem atingir 1:000 marcos. A terceira contravenção pode determinar a expulsão e censura oficial e pública, que tem por fim excluir da Bôlsa um comerciante condenado. Havendo conluio, as multas podem elevar-se a 50:000 marcos. As penalidaees extremas raramente se aplicam. Cita-se contudo a condenação de um negociante na multa de 50:000 marcos, cinco anos de cadeia e excluido do pôrto franco. A fraude consistiu em o deliquente descòrar os petróleos, sujeitos a elevada taxa, misturando-os com óleos vegetais destinados à lubrificação de máquinas.

As restrições que existem neste recinto são simples: é proibido o comércio de retalho e não se permite construir casas de habitação: os restaurantes destinados aos empregados e operários do pôrto só podem vender géneros que tiverem satisfeito os respectivos direitos aduaneiros.

Os empregados e operários que alí trabalham não podem permanecer de noite, ficando apenas os guardas encarregados da vigilância».

Sob o ponto de vista marítimo o desenvolvimento do tráfico do pôrto de Hamburgo aumentou notàvelmente, constatando-se um aumento de mais de 3 milhões e meio de toneladas no espaço de dez anos. A frota hamburguesa também aumentou muito, bastará registar os seguintes números:

Anos	Navegação a vapor e à vela	Tonelagem
1880	491	244.279
1890	587	538.229
1895	650	664.799
1898	690	758.417

As companhias de Navegação Hamburguesa antes da guerra eram os seguintes por ordem da tonelagem: Hamburgo América Linie, Hamburgo Sul Americano, Cosmos, Deutsch Australide, Robert-Sloman, Deutsch Levante Linie, Woerman Linie, Ost Africa Linie, Germano Americana de Petróleo, A. Kirsben, C. Andersen, Companhia de Cabotagem na China.

c) Outros portos francos alemães. — Temos ainda a considerar a importante zona franca de Bremen e as zonas francas de Cuxhaven e Geestmündde.

No território alemão há ainda uma espécie de zonas francas denominadas *freihafenbezirk* (distritos francos) que se diferenciam das *freihafen* (zonas francas) em não ser permitido o funcionamento de estabelecimentos industriais pròpriamente ditos.

Tem *freihafenbezirk*, os portos de Bremen, Stettin, Emden, Neufahwassen (Dantzig), Alona e Brake.

d) O problema das zonas francas em França. — A França que teve outrora cidades francas, não tem hoje nenhuma zona franca nos seus portos comerciais. Apesar de possuir determinados institutos aduaneiros tais como bons regimes de trânsito, entreposto, admissão temporária, e a *drawback*, que tendem ao mesmo fim das zonas francas, não gosam no entanto, os portos franceses de nenhum dos benefícios destas instituïções.

Desde 1895 que o problema da criação das zonas francas na França preocupa o comércio e a indústria francesa. Charles Roux em 1897 relatando o orçamento do ministério do comércio de 1898 chamou a atenção do Parlamento francês para o problema do estabelecimento das zonas francas. Em 30 de Março de 1899, Louis Brunet e Charruyer apresentaram uma proposta na Câmara Francesa para se criarem portos francos em Marselha, Bordéus, Havre, Dunkerque, Djibouté e Madagascar e em outros pontos onde fôsse julgado necessário. Em 2 de Maio de 1899 foi apresentada uma proposta de lei por Thierry, Rispal, Brindeau e Jourda regulando a concessão e criação das zonas francas que pela mesma proposta se estabeleceriam nas cidades cujos municípios ou Câmaras de Comércio as requeressem, sendo de vinte anos o prazo mínimo da concessão. No mesmo sentido, em 4 de Maio do mesmo ano, apresentaram uma proposta de lei Antide Boyer, Cadenat e Carnaut. Uma delegação da comissão parlamentar de comércio visitou Hamburgo, Bremen, Copenhague, Anvers, Amsterdam, Génova, Trieste e Fiume tendo Alexis Muget feito em 6 de Julho de 1901 um interessante e bem documentado relatório sôbre as propostas de 1899, apresentando ao mesmo tempo uma notável contra-proposta.

Não tendo sido votados, estes projectos caducaram.

Na legislatura francesa de 1902-1906 há que registar o projecto da lei do governo para a criação de zonas francas assinado por Loubet Trouillot, Rouvier e Marnèjouls e sobre o qual em 4 de julho do mesmo ano apresentara um parecer notabilíssimo o deputado Chaumet. Na sessão de 16 de Março de 1905 Noel presidente da comissão de Alfândegas na Câmara dos Deputados elaborou um novo parecer sobre o mesmo projecto. Em 19 de Abril do mesmo ano Chaumet apresentou um novo parecer em nome da comissão parlamentar do comércio e indústria.

Na legislatura de 1906-1910 foram apresentadas novamente as propostas de Antide Boyer, Cadenat e Carnaut que consubstanciavam os pareceres e o ante projecto de Chaumet, tendo êste em 11 de janeiro de 1907 apresentado um novo projecto de lei.

Na legislatura de 1914, a 1 de julho, Bageon apresentou uma proposta de lei sobre zonas francas idêntica à de Chaumet.

Actualmente o Parlamento françês está discutindo a criação das zonas francas nos portos comerciais franceses. Uma grande corrente de opinião pública na França reclama a instituição das zonas francas para benefício da exportação franceza, sendo notável a este propósito a publicação feita pela Câmara do Comércio de Marselha denominada *Les zones franches et l'exportation française.*

As Câmaras de Comércio de Bordeus, Montpellier, Alger, Caen, Havre, Beaune, Valence, Montluçon, Dijon, Limoges, Nice, Elbeuf, Dunkeque, Lyon, Paris, Narbonne, Béziérs, Cette, Vienne, Montauban, Oran, Bougie, Bergèrac, Tarare, Niort, Tarbes, Toulon, Nimes, Angoulème, Grenoble, Toulouse, Avignon, Sens, Albi, Calais, Chantres, Perpignan, Millau, Beauvais, Blois, etc., aderindo ao movimento em favor da criação de zonas francas nos portos comerciais

franceses demonstram quanto é necessário essa instituïção de desenvolvimento económico da França.

e) A zona franca de Copenhague. A zona franca de Copenhague foi estabelecida em virtude da lei dinamarquesa n.º 44 de 31 de Março de 1891.

Em 27 de Março de 1892 foi dada a concessão de zona franca á *Sociedade Anonima do Pôrto Franco de Copenhague* cujos regulamentos e estatutos foram aprovados em 7 de Julho de 1894.

De um interessante estûdo de O. Bailly Rollet vamos transcrever os períodos seguintes que nos dão uma notícia completa sôbre a zona franca de Copenhague:

A construção foi começada imediatamente pela administração do Pôrto de Copenhague, sendo, todavia, tôdas as instalações feitas por conta da Companhia Anónima do Pôrto Franco de Copenhague. O Pôrto Franco foi aberto ao comércio a 9 de Novembro de 1894. Até 1 de Janeiro de 1920 a Companhia do Pôrto Franco tinha gasto em construções do pôrto a quantia 14.312.695 coroas.

Em 24 de Abril de 1915, foi celebrado um acôrdo entre a administração do Pôrto de Copenhague e a Companhia do Pôrto Franco, a respeito dum alargamento do Pôrto Franco que comportava a anexação dos territórios livres situados ao norte do pôrto franco e pertencentes ao Pôrto de Copenhague. Por êste acôrdo a Administração do Pôrto devia construir, à sua custa, uma nova bacia, assim como os cais necessários.

Todavia as despesas de instalação para êste alargamento deviam ser suportadas pela Companhia do Pôrto Franco conforme o § 2.º da concessão de 27 de Abril de 1892.

Pela concessão a Companhia do Pôrto Franco tem o privilégio de administrar o pôrto franco durante um período de 80 anos.

O Ministro das Obras Públicas deve sancionar todos os contratos celebrados entre a Companhia e quaisquer pessoas ou firmas, no que respeita à construção de edifícios industriais no território do pôrto franco. Tôdas as leis e regras respeitantes à Administração do Pôrto Franco devem ser sancionadas por êsse Ministério.

Tôdas as instruções oficiais devem ser dadas pelo Conselho de Administração. Êste prepara e vota anualmente um orçamento ou estimativa para o novo ano. Se um dos 4 membros do conselho nomeados pelo Ministro das Obras Públicas ou pela Administração do Pôrto de Copenhague não aceitar esta estimativa, deverá ela ser apresentada à Administração do Pôrto. Se a Administração do Pôrto recusar aceitá-la, será então levada ao Ministro das Obras Públicas que decidirá. A Companhia tem de se sujeitar ás alterações feitas pelo Ministro no orçamento proposto.

O conselho de Administração não pode pagar despesas não compreendidas no orçamento ou exceder a quantia votada, a não ser com o assentimento dos 4 membros eleitos pelo Ministro e pela Administração do Pôrto. No caso da Administração do Pôrto recusar sancionar qualquer detalhe das despesas, a decisão final pertence igualmente ao Ministro das Obras Públicas.

O extracto das contas anuais deve estar pronto, o mais tardar, quatro meses depois do fim do ano comercial e deve ser revisto por dois peritos contabilistas, sendo um nomeado pelos accionistas da Companhia e o outro pelo Ministro das Obras Públicas. Os contabilistas são pagos pela Companhia, mas o Ministro das Obras Públicas fixa a quantia que deve ser paga ao contabilista nomeado por êle. Os peritos têm o direito de examinar em qualquer ocasião todos os livros, caixas e papéis da Companhia e de obter da direcção todo o auxílio e tôdas as informações necessárias.

No fim de 25 anos, contados do dia em que o Pôrto Franco de Copenhague foi aberto ao tráfego, o Govêrno dinamarquês terá o direito de exigir que todos os bens da Companhia, incluindo o fundo de reserva, sejam transferidos para o seu nome ou para o da Administração do Pôrto de Copenhague. Neste caso o Govêrno dinamarquês ou a Administração do Pôrto de Copenhague, além de reembolsar as obrigações emitidas pela companhia com a sanção do Ministro das Obras Públicas, terá de comprar tôdas as acções possuídas pelos accionistas da Companhia, ao preço médio a que tiverem sido cotadas na Bôlsa de Copenhague nos últimos 10 anos.

O Conselho de Administração compõe-se de 8 membros, dos quais 2 nomeados pelo Govêrno e investidos de autoridade em tudo o que respeita às questões do pôrto, e 2 pela Administração do Pôrto de Copenhague, escolhidos entre os seus próprios membros; os outros 4 devem ser eleitos pela assemblea geral dos accionistas, sendo indispensável a qualidade de accionista. O membro mais velho do Conselho eleito pela assemblea dos accionistas deve ser substituído no fim de cada ano.

O capital da Companhia é de quatro milhões de coroas em acções de 2.000 coroas cada. A emissão e transferência das acções da Companhia não estão sujeitas a qualquer imposto de sêlo. A Companhia não pode aumentar o seu capital pela emissão de acções ou de obrigações, a não ser que êste aumento tenha sido autorizado por lei.

As despesas totais do Pôrto de Copenhague para a construção do Pôrto Franco ascendiam em 1 de Janeiro de 1921 a 21.545.163 coroas, a que é necessário juntar 4.000.000 de coroas para o último alargamento.

A dívida de obrigações da Companhia atingia nesta época 13.500.000.

Foram previstos novos alargamentos para o Pôrto Franco

de Copenhague; o custo elevar-se há a cêrca dè 12 milhões de coroas só para o alargamento do pôrto; os entrepostos exigirão também grandes despesas».

f) O depósito franco de Génova. — Génova foi outrora uma cidade franca. A lei de 9 de Abril de 1872 acabou com o pôrto franco de Génova, que existia desde o século XVI. A lei de 6 de Agôsto de 1876 criou o depósito franco de Génova. O depósito franco substituiu o pôrto franco. O depósito franco ocupa uma área de 17 quilómetros. A alfândega não transpõe o local livre, permitindo-se as diferentes operações de manipulação, beneficiação e transformação das mercadorias.

Os negociantes são obrigados a depositar na alfândega o manifesto de saída. «Não existem no referido depósito franco, como anota o sr. Vieira da Silva, as facilidades que se encontram no pôrto franco alemão ou no Copenhague. A própria navegação está sujeita às determinações legais e regulamentos aduaneiros, não usufruindo duma das maiores vantagens da franquia.

Em Génova, reconhecendo-se as deficiências que apresentam os portos francos, não se cessa de pedir ampliações de armazéns e de cais, como igualmente se reclama um regime mais amplo em que a faculdade de entrada de mercadorias se estenda a todos os produtos, seja qual fôr a sua procedência. Em 1877 o govêrno italiano autorizou a construção de maior número de armazéns, que medem 30.208 metros quadrados e são, em parte, destinados ao depósito franco.

No depósito franco, embora não existam fábricas, é permitida a manipulação e transformação de certas mercadorias, excepto dos artigos que constituem monopólio do Estado, tais como tabaco, sal e fósforos, as matérias inflamáveis, petróleo, alcoóis, os próprios vinhos, os géneros

que exalam cheiro tais como peixe sêco e salgado e carnes salgadas, conservas, queijos, produtos manufacturados e quinquilharias ou miüdezas. Há, porém, um depósito, situado no interior do pôrto onde se recebem muitas destas mercadorias».

O movimento do depósito franco de Génova é quási todo constituído por café, peles, óleos, pimenta, açúcar, cacau e drogas.

Em 1890 o movimento do pôrto de Génova foi de 3.751,437 toneladas e em 1901 foi de 10.096.643 toneladas.

No mesmo período as exportações passaram de 319 milhões para 630 milhões e as importações de 84 milhões para 271 milhões.

Na Itália existem depósitos francos o sistema do de Génova em Veneza, Âncona, Bari, Nápoles, Cagliari, Savona, Pôrto Maurício, Palermo, etc.

g) A zona franca de Nápoles. A única zona franca que existe na Itália é a de Nápoles criada pela lei de 8 de Julho de 1904 n.º 351. Esta lei foi modificada pela lei especial do pôrto de Nápoles de 31 de Dezembro de 1910.

h) As zonas francas de Trieste e de Fiume. — Trieste foi durante muito tempo uma *cidade franca.* Em 1891 o regime aduaneiro modificou-se criando-se uma *zona franca* no pôrto de Triesle. A *zona franca* ocupa um espaço de 40 hectares; as construções, hangares e armazéns ocupam 100.000 metros quadrados. O pôrto de Trieste está perfeitamente apetrechado possuindo suficientes aparelhos para cargas e descargas, tem 20 quilómetros de linha férrea no recinto do pôrto e 134 placas giratórias.

A zona franca de Fiume estabelecida em 1891 foi objecto de várias concessões, pertencendo metade destas a sociedades ferro-viárias e outra metade a diversas sociedades comerciais.

i) A zona franca de Salónica. — Na Grécia pela lei de 17/30 de Novembro de 1914 estabeleceu-se uma zona franca em Salónica. Na zona franca podem armazenar-se mercadorias vindas do estrangeiro sem pagamento de direitos, como também estabelecer-se indústrias. Quanto às mercadorias estrangeiras, só podem ser admitidas na zona franca as que provenham de países que tenham convenções comerciais com a Grécia. As mercadorias dos países que não têm convenções comerciais com a Grécia só poderão ser admitidas na zona franca por meio de um decreto do Govêrno Grego.

j) A Rússia e as zonas francas. — No pôrto de Kola banhado pelo mar Branco, para impulsionar o seu desenvolvimento mercantil foi decretada a criação de um pôrto franco.

Num congresso comercial na Rússia meridional realizado em Odessa em Outubro de 1910 foi amplamente discutida a questão das zonas francas nos portos do mar Negro. Foi resolvida então a criação de zonas francas nos portos de Odessa e Batum.

k) O depósito franco de Barcelona. — Em Espanha regulavam os armazéns gerais as leis de 9 de Julho de 1862, 19 de Outubro de 1869 e 30 de Dezembro de 1878.

Os Decretos de 24 de Outubro de 1916 e Ordem de 7 de Dezembro de 1917 criaram o depósito franco de Barcelona. Esta legislação foi moldada pela italiana.

A sociedade *Credito y Docks de Barcelona* com o capital 15.500.000 pesetas é a arrendatária dos serviços do depósito franco de Barcelona.

l) As zonas francas argentinas. — Nos portos da República Argentina existem algumas zonas francas. Recentemente foi instituída uma no pôrto de Rosário.

m) A zona franca do Rio de Janeiro. — A zona franca do Rio de Janeiro inaugurada quando do centenário da proclamação da independência do Brasil em Setembro de 1922 e estabelecida na Ilha do Governador destina-se a receber mercadorias estrangeiras, nacionais ou nacionalizadas, quer se destinem a simples armazenamento, quer à importação para consumo do país, a reembarque, trânsito, reexportação ou exportação.

As principais disposições do seu regulamento aprovado pelo govêrno brasileiro são as seguintes:

As mercadorias nacionais ou estrangeiras, que entrarem na zona franca, e enquanto aí permanecerem, ficam isentas de quaisquer impostos federais, estaduais ou municipais e apenas sujeitas às taxas estabelecidas por serviços que ali lhes forem prestados e perdem, para os efeitos fiscais, a sua nacionalidade e, assim, entre elas e as estrangeiras, nenhuma distinção se fará, para tais efeitos.

Serão admitidas na zona franca tôdas as mercadorias estrangeiras que actualmente podem ser recebidas nos armazéns das Alfândegas e as nacionais que se destinem ou a ser ali operadas ou à exportação.

São proïbidos de entrada no recinto da zona franca, salvo concessões especiais, com as devidas prescrições: os explosivos inflamáveis; os artigos de uso pessoal, como vestuário, joias, guarda-chuvas e outros; as armas de guerra; artigos de jogos proïbidos; quaisquer mercadorias que, por seu mau estado de conservação, representem risco para a perfeita conservação de outras ou para a segurança dos edifícios: quaisquer mercadorias que exalem mau cheiro, ou outras cujo depósito fôr julgado inconveniente.

As mercadorias poderão permanecer na zona franca por tempo indeterminado, a menos que, por seu mau estado de conservação, devam ser retiradas, a juizo do superintendente. Nesta hipótese, dar-se há aviso ao interessado,

para que faça retirar a mercadoria, dentro do prazo que lhe fôr assinado e, se transcorrido êste, não tiver sido atendido o aviso, proceder-se há à venda em hasta pública ou à inutilização, com as formalidades previstas na consolidação das leis das alfândegas, para casos semelhantes.

A zona franca é considerada, para os efeitos fiscais, fora da zona alfandegária; nela vigorarão, entretanto, tôdas as leis, regulamentos e tratados sôbre propriedade industrial, marcas de fábricas, patentes de invenção e tôdas as demais disposições de leis, decretos e regulamentos do país, até onde não contrariem o que neste regulamento fica especialmente estabelecido.

A zona franca será constituída por um recinto fechado, circundado por uma faixa de 20 metros de largura mínima, gradeada de ambas as margens e inteiramente desembaraçada de qualquer construção ou terreno particular, de modo a permitir perfeita fiscalização. Haverá nesse recinto, para depósito de mercadorias, armazéns pertencentes ao govêrno ou a particulares por concessão temporária.

Os depósitos ou instalações particulares serão dados em concessão pelo Ministério da Fazenda, mediante prévia audiência do superintendente, que formulará as cláusulas de ordem técnica e fiscal a que se devem elas subordinar. Êsses depósitos ou instalações, como as concessões ficam subordinadas à Superintendência, quanto à fiscalização do seu funcionamento, de acôrdo com o presente regulamento e com o regimento interno.

Além dos armazéns de depósitos e instalações especiais de beneficiamento, o Ministro da Fazenda fará concessão para depósitos de carvão, óleo combustível, estaleiros de construção naval e outros, que interessem ao funcionamento e desenvolvimento da zona franca, dentro do seu objectivo e fins.

A zona franca será administrada por um superinten-

dente, imediatamente subordinado ao Ministro da Fazenda e incumbido da direcção e execução de tôdas as funções fiscais, administrativas e policiais, dentro do recinto livre.

Os navios de longo curso que conduzirem mercadorias para a zona franca, quer entrem directamente para aquela zona, quer descarreguem, em primeiro lugar, no Cais do Pôrto do Rio de Janeiro, mercadorias de importação, ficarão, desde o momento da visita da Alfândega, sujeitos à permanente vigilância fiscal.

Nos casos de contrabando ou tentativa de contrabando na zona franca e nos quais fique apurada, por processo regular, a participação do pessoal do navio que o conduziu, poderá o superintendente, além das demais penas fiscais, por determinado prazo, comandar qualquer embarcação que demande a zona franca. Feita e conferida a descarga, no cais, para desembaraço fiscal do navio, que conduziu as mercadorias para a zona franca serão aquelas entregues a seus consignatários, sem outras formalidades, além da prova de propriedade e do pagamento das taxas de serviço do cais.

As mercadorias nacionais ou nacionalizadas terão ingresso na zona franca mediante guias, que serão conferidas nos postos aduaneiros do cais ou de terra, conforme se der a entrada por via marítima ou terrestre.

Os depositantes são responsáveis pelos danos e prejuízos decorrentes de falsas, erróneas ou incompletas declarações sôbre as mercadorias que lhes pertencerem.

No caso de fraude, fica o depositante, pessoalmente ou por sua firma, sujeito à pena pecuniária, e proïbido, por determinado prazo, de entrar na zona franca e de ter aí mercadorias depositadas em seu nome individual ou no de sua firma.

Na faixa que circunda a zona franca serão instalados três postos de conferência aduaneira e de entradas e saídas de mercadorias: o posto marítimo, o ferro-viário e o terrestre. O posto marítimo, para as mercadorias que tenham de entrar ou sair por via marítima, será constituído pelo cais, com os seus armazéns e instalações, nos quais serão observadas as mesmas disposições de serviço e funcionamento dos existentes nos demais portos nacionais organizados. O posto ferro-viário, para as mercadorias que tenham de entrar ou sair por via férrea será constituído por uma estação central de tôdas as estradas de ferro, que tenham ligação com a zona franca e no qual cada uma dessas estradas terá a sua instalação de linhas e armazéns, adequados à conferência aduaneira das mercadorias transportadas em seus vagões, mediante regulamentação especial, que fôr expedida pelo superintendente, com aprovação do ministro da Fazenda. O posto terrestre, para as mercadorias que tenham de entrar ou sair por via urbana, não compreendidas nas disposições anteriores será constituído por um ou mais postos alfandegários nos quais serão conferidas e, neles próprios desembaraçadas as mercadorias que por aí transitem.

O serviço de transporte ferro-viário dentro da zona franca será subordinado à superintendência, que terá à sua conta e cargo o transporte dos vagões entre as instalações do cais e as do pôrto ferro-viário, nas quais aquela superintendência fará entrega ou recebimento dos mesmos vagões para os serviços que cabe a uma delas efectuar, dentro das respectivas instalações.

A polícia interna da zona franca compete à superintendência por pessoal às suas ordens e a polícia externa ao inspector da Alfândega, nas mesmas condições, sendo ambas comuns na faixa que circunda a zona franca para os efeitos de fiscalização aduaneira.

Durante a noite, a linha de contôrno será iluminada assim como as ruas do recinto da zona franca e a vigilân-

cia far-se há, quer por mar, quer por terra, interna e externamente.

É terminantemente proïbida a moradia no recinto da zona franca.

A Superintendência, de acôrdo com o inspector da Alfândega, providenciará para que só fiquem abertas as portas ou portões estritamente necessários à saída ou entrada das mercadorias.

As pessoas que saírem da zona franca não poderão trazer consigo volumes ou embrulhos, salvo permissão escrita da Superintendência, em que se declare a quantidade e a qualidade dos objectos ou, na falta dessa declaração, mediante documento que prove o pagamento dos direitos a que estiverem sujeitos.

Os volumes ou embrulhos, embora nas condições acima, mas cujos condutores procurarem ocultá-los na passagem pelo posto alfandegário, serão apreendidos como contrabando, e os seus condutores sujeitos às penas daquele crime, podendo ainda o superintendente em caso de reincidência, proïbir-lhes ingresso na zona franca por prazo determinado.

A Superintendência compor-se há de um superintendente com um ajudante técnico e um ajudante fiscal e o pessoal subalterno que constar da tabela aprovada pelo Ministro da Fazenda. O Superintendente será de livre escolha do Govêrno, nomeado em comissão, por decreto, escolhido e, de preferência, entre os funcionários da Fazenda. Os ajudantes técnico e fiscal serão de nomeação do Ministro da Fazenda, em comissão, e mediante proposta do superintendente. O pessoal subalterno será de nomeação do superintendente.

n) A cidade franca de Puenta-Arenas no Chili.—Puenta-Arenas é uma cidade do Chili no estreito de Magalhães onde não há alfândegas, que custariam mais do que a pequena receita que produzissem. É uma cidade franca.[1]

---

[1] Francisco António Corrêa, *Política Económica Internacional*, pp. 144 e 145, *Elementos de Direito Fiscal*, p. 169; Marcos Vieira da Silva, *Portos-Francos*, pp. 19 e segs.; De Cordemoy, *Exploitation des Ports Maritimes*, pp. 55 e segs.; Ermano Bettini e Fernando Cartechini, *I Porti* pp. 9 e segs., *Il deposito Franco di Genova*, edição da Câmara de Comércio de Génova; Albin Huart, *Le port franc de Copenhague* in «*Monde Economique*» de 3 de Outubro de 1908; P. Masson, *Ports francs d'autrefois et d'aujourd'hui*, pp. 5 e segs., *Les ports et leur fonction economique*, 5 vols. magnífica colecção de estudos feitos pela *Société Economique de Bruxeles;* Albin Huart, *Les ports de commerce français*, pp. 99 e segs.; Fernando Cartechini, *I magazini generali, i punti franchi e i silos*, pp. 171 e segs.; Jean Louis Hugot, *Les Ports Francs*, pp. 11 e segs., *Estabelecimento da Zona Franca* no jornal *A Noite* do Rio de Janeiro, n.º 3923 de 2 de Novembro de 1922, *Les zones franches et l'Exportation Française*, Documents et Arguments reunis par la *Chambre de Commerce de Marseille*, pp. 9 e segs.; Jacome Ratton, *Recordaçoens*, 1.ª edição pp. 100 e segs.; Pedro de Azevedo, *O pôrto franco de Caminha no século XIV* in *Revista de História*, n.º 2 pp. 105 e 106; Moses Bensabat Amzalak, *Um pôrto franco em Caminha no século XIV* in *Revista de Comércio*, n.º 3 p. 37; António Ferreira de Serpa, *A ilha do Faial, pôrto franco e pôrto militar*, pp. 3 e segs.; Adolfo Loureiro, *Os Portos Marítimos de Portugal*. Vol. III, parte II, pp. 289 e segs.; Charles Chaussegros, *Ports Francs et Zones Franches*, pp. 7 e segs.; Manuel dos Santos Consciência, *Navegação Luzo-Americana*, pp. 24 e segs.; O Bailly Rollet, *O pôrto franco de Copenhague*, na *Revista do Instituto Superior de Comércio de Lisboa*, ano V, n.º VII, Fevereiro de 1922. pp. 101 e segs.; Jean Guillouard, *Les Ports Francs*, pp. 51 e segs.

CAPÍTULO IV

Os serviços portuários

SUMÁRIO:

20. — O tráfico marítimo e as suas necessidades.
21. — Os serviços portuários e a sua classificação.
22. — Os «índices» do valor dos serviços dum pôrto comercial.
23. — Os cais e as docas comerciais.
24. — As docas de reparação.
25. — O acesso aos portos e a manutenção dos fundos.
26. — As gares marítimas.
27. — A carga e descarga de mercadorias.
28. — A armazenagem.
29. — A polícia marítima.
30. — Os serviços de sinais marítimos.
31. — A sanidade marítima.

20. O tráfico marítimo e as suas necessidades. — Um pôrto de mar, na frase do Sr. Ezequiel de Campos, é uma espécie de máquina que serve para transbordar as mercadorias e os passageiros dos transportes marítimos para os transportes terrestres, e recìprocamente. Esta concepção do distinto economista Sr. E. de Campos não correspondendo completamente ao conceito económico do pôrto, contém, no entanto, numa clara síntese as principais necessidades do tráfego marítimo a que os portos comerciais têm de atender. Para um pôrto comercial correspon-

der quanto aos seus serviços, às múltiplas exigências do tráfego marítimo moderno, precisa de ser um pôrto de tôda a maré, isto é, poder o navio demandar a sua barra com segurança a tôda a hora do dia e da noute, encontrando a máxima tranqüilidade e rapidez para a realização não só de tôdas as operações de carga e descarga, como também de embarque e desembarque de passageiros. Em caso do navio carecer de concertos encontrar docas de reparação. Para as mercadorias cujo transporte tiver feito encontrar bons e seguros armazéns, e fáceis ligações com o hinterland por via ferro-viária ou fluvial. E ainda possuir condições para abastecer fàcilmente os navios de carvão, óleo, víveres e água. E ainda serem moderadas as taxas e despesas de pôrto.

São estas as principais exigências da navegação moderna quanto aos serviços dos portos.

21. Os serviços portuários e a sua classificação. — O Prof. Bettini classifica os serviços portuários pela seguinte forma:

a) serviços destinados a satisfazer as principais funções do tráfico marítimo;

b) serviços destinados a satisfazer as funções acessórias da polícia portuária;

c) serviços de polícia técnica;

d) serviços alfandegários;

e) serviços administrativos.

Os serviços destinados a satisfazer as principais funções do tráfico marítimo são constituídos, pelas obras portuárias destinadas a dar seguro e fácil acesso à navegação facilitando o embarque e desembarque de passageiros e mercadorias pelas gares marítimas, pelos armazéns respectivos de guarda e beneficiação dos produtos armazenados.

Os serviços destinados a satisfazer as funções acessórias da polícia portuária têm por fim assegurar o desenvolvimento e expansão da actividade económica dos portos. Assim compete-lhes: regular a entrada e saída dos navios; estabelecer os respectivos ancoradouros; manter a ordem e disciplina na mão de obra dos portos; formular as leis e regulamentos dos serviços portuários, estabelecendo sanções penais para os seus infractores; superintender os serviços de segurança dos portos tais como os serviços de farolagem, balisagem, pilotagem, salvação marítima, e de incêndios; estabelecer os serviços de polícia marítima; organizar os serviços de sanidade marítima.

Os serviços de polícia técnica têm por fim manter as obras de arte dos portos, e respectiva maquinária, procurando não só conservá-los mas ampliá-los e aperfeiçoá-los segundo as necessidades do tráfico marítimo.

Nos países proteccionistas os portos têm que ter alfândegas para a cobrança do imposto aduaneiro. Nos portos dêsses países existem portanto serviços fiscais com o fim de cobrar êsse imposto. É por meio das alfândegas que nesses países se obtêm os elementos para a organização das estatísticas portuárias.

Finalmente os serviços administrativos dos portos têm por fim a gestão financeira e económica dos portos.

22. Os "índices„ do valor dos serviços dum pôrto comercial. — Para se medir o valor dum pôrto comercial pelos seus serviços estabeleceram-se uma série de índices que foram já utilizados num trabalho sôbre o apetrechamento dos portos franceses apresentado em 1912

ao *Quarto congresso nacional das obras públicas francesas* pelos engenheiros da casa Schneider & C.ª, Srs. Laroche e Pobeguin.

Êsses índices são constituídos pelos seguintes coeficientes:

1.º Facilidade de saída das mercadorias;
2.º Fôrça das máquinas de carga e descarga;
3.º Facilidade de reparações;
4.º Utilização comercial da bacia do pôrto;
5.º Utilização e rendimento comercial dos cais;
6.º Utilização dos terraplenos;
7.º Utilização dos armazéns;
8.º Facilidade de manutenção;
9.º Disponibilidade de docas de reparação.

23. Os cais e as docas comerciais. — Para abrigar e fixar a entrada dos portos procede-se às vezes à construção de molhes e quebra mares. Podem ser os molhes de pedras soltas, de alvenaria, de beton, de madeira, de ferro e mixtos. Empregam-se às vezes molhes flutuantes.

Os cais são na maior parte dos portos constituídos por muros de alvenaria que servem à acostagem dos navios e á instalação nos terraplenos de vias férreas, armazéns e aparelhos de carga e descarga. Os cais podem ser contínuos ou não.

Para que se possa fazer as operações de carga e descarga dos navios em condições de abrigo têm de haver docas.

As docas comerciais devem obedecer a determinadas condições. O Sr. Baldaque da Silva classifica-as em três grandes grupos: 1.º condições técnicas e náuticas; 2.º condições comerciais; 3.º condições económicas.

As condições técnicas e náuticas a que as docas comerciais devem satisfazer são as seguintes: abrigo completo, profundidade absoluta, acessibilidade permanente, nível constante, circulação livre, regime permanente, construção sólida.

As condições comerciais a que as docas destinadas ao tráfico marítimo têm de se sugeitar são as seguintes: superfície molhada, comprimento do muro acostável e superfície de cais marginal proporcionais ao movimento comercial marítimo, haver concordância com a viação terrestre, ter o imposto de doca reduzido.

As condições económicas são as seguintes: despesa de construção limitada à importância comercial marítima, conservação económica, exploração económica, zona de fiscalização limitada.

Há docas de variadíssimas formas. No entanto as mais vulgares são as rectilíneas e afectam geralmente a forma de um paralelogramo alongado. Poucas se aproximam da planta quadrada.

As docas costumam ser circundadas por muros de boa alvenaria, com revestimento de cantaria, de paramento pouco inclinado. Podem também ser feitas de madeira, de ferro e de cimento armado.

As docas são em geral ladeadas por armazéns e telheiros, uns levantados a prumo sôbre os muros do cais, e outros a pequena distância dêles.

Há docas apenas para abrigo e estacionamento dos navios, e outras para as operações de carga e descarga.

Das docas de meia maré passa-se para as docas comerciais pròpriamente ditas por meio de verdadeiras eclusas ou canais eclusados de comprimento e larguras variadas.

As docas abrem-se por meio de eclusas em bacias de marés mais ou menos extensas e regulares que comunicam com o pôrto, e cujas entradas são protegidas ou não por *jetées* ou estacadas.

Nos grandes portos americanos há muitas docas formando grupos contínuos de algumas dezenas.

As docas são de tipos diferentes assim como os respectivos muros dos cais. As bacias são das mais variadas dimensões chegando algumas a ter uma superfície de 4 hectares.

O desenvolvimento do cais é muito importante para poder comportar maior número de navios atracados. Por isso muitos cais são dentados tendo plataformas em forma de **T** para aumentar a superfície de atracação. São dêste tipo os cais de Nova-York.

Nos portos expostos a marés é vulgar a existência de cais flutuantes constituídos por pontões chamados desembarcadouros flutuantes, que sobem ou descem com a maré, e que facilitam a comunicação do navio com a terra, para tôdas as operações de embarque ou desembarque oferecendo um largo estrado, sempre à mesma altura acima da superfície da água, ao qual os navios atracam e amarram fàcilmente. É o caso do *floating stage* de *Liverpool* e da ponte flutuante *floating bridge* que a êle conduz.

24. As docas de reparação. — Nos portos comerciais devem existir acomodações especiais não só para reparação de navios como também para o seu fabrico. As obras e aparelhos para a construção e reparação dos navios são:

a) plataformas de maré *(grils de carénage)* e outras disposições para querenar;

b) estaleiros de construção e de reparação; carreiras e planos inclinados;

c) docas flutuantes e aparelhos elevatórios;

d) docas fixas de reparação.

As docas de reparação dado o crescente aumento de

dimensões dos navios precisam não só ter grande comprimento, como largura de entrada e profundidade suficiente.

O mapa seguinte indica as dimensões de algumas docas reparação de portos comerciais:

Docas de Reparação

Portos	Largura de entrada Metros	Comprimento Metros	Profundidade Metros
Liverpool.....	36,60	320	14,65
Glasgow	36,50	310	10,36
Bombaim.....	30,48	305	11,20
Port Pearl.....	30,48	305	10
Portsmouth	31,20	281	13,90
Saint-John.....	32,70	274	10,60
Southampton.....	30,48	268	10,70
Singapura.....	30,48	259	10,30
Talcahuano	35,50	252	11

Presentemente em Boston está-se construindo uma doca de reparação com 395 metros de comprimento, 49 metros de largura ou entrada e 12m,80 de profundidade. Em Lewis está em construção uma doca de reparação com as seguintes dimensões: comprimento 310 metros, largura 36,50, profundidade 10,36.

25. O acesso aos portos e a manutenção dos fundos. — O acesso aos portos dada a transformação por que está passando a arquitectura naval é um problema que interessa sobremaneira o futuro dos actuais portos de comércio.

Em 1828 o maior vapor que existia tinha 500 toneladas e as suas máquinas tinham a potência de 200 H. P.

Em 1838 o *Great Western* tinha 1340 toneladas de registo. Em 1845 o *Great Britain* tinha 2984 toneladas. Hoje êsses números são mínimos em relação aos modernos transatlânticos.

A seguinte estatística indica as principais características dos vapores modernos.

Nome do navio	Ano	Armadores	Comprimento — Metros	Comprimento entre perpendicular — Metros	Largura — Metros	Calado de água máximo — Metros	Deslocamento — Toneladas	Fôrça total — H. P.
France	1912	Cie Gle Transatlantique	217,6	208,8	23,08	9,05	27.000	48.000
Kaiser Wilhelm II	1903	Norddeutscher Lloyd	215,3	206,6	21,9	8,8	26.400	40.000
La Provence	1906	Cie Gle Transatlantique	190,4	182,»	19,7	8,5	19.500	30.000
Luzitânia	1907	Cunard	239,2	231,6	26,8	10,2	38.500	70.000
Mauretânia	1907	Cunard	240,8	231,6	26,8	11,4	43.800	70.000
Kronprincessin Cecilie	»	Norddeutscher Lloyd	215,3	208,»	21,9	9,5	27.400	45.000
Oceanic	1899	White Star	»	208,9	20,8	»	27.400	28.000
Titanic	1912	White Star	269,3	259,»	28,2	10,5	»	45.000
Imperator	»	Hamburg-América	268,3	»	30,2	»	50.000	»
Gigantic	»	White Star	»	»	30,2	»	47.000	»
Aquitania	»	Cunard	269,7	»	29,1	»	50.000	»

As nações marítimas aumentam à porfia as suas construções navais procurando fabricar barcos de grande tonelagem e velocidade. O quadro seguinte demonstra êste facto.

País	Nome do navio	Tonelagem bruta	Ano de lançamento à água
Alemanha	Bismarck	56.000	1914
	Vaterland	54.000	1914
	Imperator	51.969	1912
	Columbus	35.000	1914
	Kaiserin-Augusta Vitória	24.581	1905
Estados-Unidos	George Washington	25.570	1909
	América	22.622	1905
Inglaterra	Britannic	48.198	1915
	Olympic	46.359	1911
	Aquitania	45.650	1914
	Justicia	32.234	1917
	Mauritania	30.704	1907
	Adriatic	24.541	1906
	Baltic	23.876	1904
	Celtic	21.040	1902

Daqui a necessidade dos portos corresponderem em profundidade nos seus canais e nas suas bacias de modo a permitirem ser demandados por embarcações dêste porte dando-lhes fáceis e seguras condições de acesso.

A profundidade de alguns portos comerciais em baixa-mar são as seguintes:

Profundidade de alguns portos em baixa-mar

	Metros
Londres	12,60
Liverpool	12,20 (Contam elevar êste número a 13,65)
Hobart (Tasmania)	12,04
Montreal	10,66
Filadélfia	10,60
Boston	10,60
Baltimore	10,60
Nova-York	12,10
Amsterdam	10,60
Roterdam	8,50

Se é necessário encarar para certos portos comerciais a necessidade de num certo futuro aumentar a sua profundidade, é indispensável presentemente em todos os portos proceder a dragagens para manter os respectivos fundos.

É certo que, conforme anota o sr. engenheiro José Cecílio da Costa, as dragagens não são um meio exclusivo de melhoramentos nos portos, havendo casos em que podem ser não só inúteis, mas até prejudiciais, quando não forem acompanhadas de outros meios de que a engenharia hidráulica se socorre para melhorar o acesso aos portos e estabelecer um conveniente regime das correntes, quer marítimas quer fluviais, na foz, no estuário e na parte do curso superior dos rios.

É ao serviço de polícia técnica dos portos comerciais que compete a manutenção e melhoramento de fundo dos portos.

26. As gares marítimas. — O embarque e desembarque de passageiros de um vapor faz-se nas gares marítimas, devendo estas ser dotadas dos maiores confôrtos. Nos portos quando os navios ficam ao largo o embarque e desembarque dos passageiros faz-se por meio de embarcações pequenas como rebocadores, lanchas de gazolina, etc.

A tendência moderna é fazer a acostagem dos navios ao cais tornando-se directo o embarque e desembarque do vapor para terra.

27. A carga e descarga de mercadorias. — Um dos serviços portuários mais importante é o da carga e descarga das mercadorias. Para isso existem os guindastes, gruas, cábreas, cabrestantes, etc., estes aparelhos podem ser fixos ou flutuantes e são movidos a electricidade ou a vapor.

Há varios sistemas dêstes aparelhos.

Os aparelhos de carga e descarga constituem um dos órgãos mais importantes da utensilagem dos portos.

Para se fazer uma idea do que valem os aparelhos de carga nos portos damos a seguir nota dos aparelhos de carga e descarga existentes nos portos comerciais: do Havre, de Génova, de Roterdam e de Calais.

a) Havre. Os aparelhos de carga e descarga do Havre estão repartidos por esta forma nos seus cais:

Quai du Bresil. — 5 gruas hidráulicas de 750 e 1250 quilogramas e uma de 1 tonelada e meia;

Quai de Colombie. — 1 grua hidráulica de 750 a 1250 quilogramas;

Quai de la Plata. — 8 gruas hidráulicas de 750 a 1250 quilogramas;

Quai du Chili. — 2 gruas hidráulicas de 750 a 1250 quilogramas;

Quai du Tonkin. — 3 gruas hidráulicas de 750 a 1250 quilogramas;

Quai Pondichéry. — 11 gruas eléctricas de 750 a 1250 quilogramas;

Quai Colbert. — 11 gruas eléctricas de 1500 quilogramas;

Quai de Saigon. — 14 gruas eléctricas de 1500 quilogramas;

Garage de Graville. — 5 gruas a vapor de 1500 quilogramas;

Quai de Madagascar. — 1 cábrea de 120 toneladas;

Cais diversos. — 6 gruas flutuantes de 1250 a 4000 quilogramas e uma de dez toneladas.

b) Génova. — A sua utensilagem de cargas é a seguinte:

Números	Aparelhos	Fôrça Quilogramas
4	Gruas de mão	—
3	» a vapor	1200 a 1500
3	Gruas hidráulicas	3300, 6600, 10.000
11	» »	1500
45	Gruas hidráulicas com pórtico	1500
6	Gruas hidráulicas	1500
14	Gruas eléctricas com pórtico	1500
7	» » murais	1500
2	» » fixas	1500
2	Gruas eléctricas	1500
3	Cábreas flutuantes a vapor	49.000
1	» » » »	120.000
4	Aparelhos carregadores de carvão	—

c) Roterdam. — O pôrto de Roterdam possui 29 gruas eléctricas das seguintes fôrças:

12	de	1500	a 2250	quilogramas
9	»	2500	» 4000	»
6	»	1500		»
2	»	2500		»
1	cabrestante de	2000		»

d) Calais. — O seu pôrto possui:

6	cabrestantes hidráulicos	de	750	quilogramas
10	gruas hidráulicas	de	1.500	»
2	» »	de	5.000	»
1	grua hidráulica	de	40.000	»
1	grua manual	de	10.000	»
1	» »	de	3.000	»
1	» »	de	1.500	»

28. Armazenagem. — Após a descarga das mercadorias de um navio, umas são metidas num hangar onde se faz o respectivo reconhecimento e agrupamento, para em seguida: se despacharem as que vão para o consumo, e as restantes ou são reexportadas, ou se guardam em armazens.

Se as mercadorias armazenadas nos portos comerciais tivessem de ser imediatamente retiradas sem haver imediato consumo, êsse facto ocasionaria não só uma grande imobilização de capitais para os donos dessas mercadorias, pelo pagamento imediato de direitos, como também pelos encargos resultantes de nova armazenagem.

A armazenagem nos portos comerciais permite que as retiradas de mercadorias se façam à medida das necessidades do seu consumo.

Os armazéns dos portos comerciais são construídos de vários materiais, havendo diversos tipos, consoante a natureza dos géneros a armazenar.

Os armazéns destinados a armazenar cereais, são diferentes dos que guardam lingotes de chumbo.

Há nos portos, armazéns com andares onde se guardam produtos de muito volume e de pouco pêso.

Os armazéns têm de ser muito bem guardados.

Consoante a organização alfandegária de cada país, os armazéns dos portos estão sugeitos a certos e determinados regimes aduaneiros.

29. A polícia marítima. — Para garantir a boa ordem nos portos, o respeito pelos respectivos regulamentos de serviços, para evitar os roubos nas cargas dos navios enquanto embarcadas em fragatas ou depositadas nos hangares dos cais ou ainda quando do seu embarque ou desembarque, existe a polícia marítima. A boa organização dos seus serviços é uma das condições necessárias para o progresso de um pôrto.

30. Os serviços de sinais marítimos. — Um dos serviços portuários a que é necessário prestar a maior atenção é o da iluminação das costas marítimas, e de demarcação de portos.

Os sinais marítimos garantem a navegação perto das costas marítimas.

Os sinais marítimos conforme anota o sr. Ivens Ferraz, podem servir para *farolagem* e *balizagem* das costas e portos, ou para *transmissão de mensagens* e *avisos marítimos.*

Os primeiros compreendem: os *faróis fixos* e *flutuantes*, os *sinais sonoros*, e as *boias* e as *balizas;* os segun-

dos são os sinais de *bandeiras, semafóricos, luminosos, sonoros,* e a *telegrafia sem fios.*

Além dêstes há ainda estabelecidos *sinais e regras para evitar abalroamentos.*

Os faróis são classificados de três maneiras: pela ordem ou tamanho do aparelho, pelo seu poder luminoso, pela aparência da sua luz.

A primeira e a terceira maneira são as mais importantes para os navegantes, por quanto para êles pouco importa saber se a luz tem 20.000 ou 300.000 velas de intensidade, contanto que a vejam e distingam à distância indicada nas cartas e listas de faróis.

Segundo a ordem dos aparelhos estes classificam-se em 6 ordens conforme o diâmetro do aparelho nas luzes dióptricas e catadióptricas e pelo número de luzes e reflectores nos aparelhos catóptricos.

A necessidade sempre crescente de aumentar o seu alcance, fez com que se ultrapassasse a 1.ª ordem, aparecendo aparelhos maiores e mais poderosos, a que o construtor deu o nome de *Mesoradiantes* e *Hiperradiantes.* O diâmetro interior dos aparelhos vai de 0,^{m}800 nas luzes de 6.ª ordem a 2,^{m}660 nos hiperradiantes.

Segundo a aparência da luz, podem êles ser classificados em *fixos* e *girantes* ou de *relâmpagos com eclipses,* empregando-se as côres *branca, vermelha* ou *verde* ou uma e outra combinadas.

Convém dizer a respeito das côres que a vermelha absorve cêrca de $\frac{1}{5}$ de intensidade da luz, e a verde $\frac{1}{4}$, sendo esta além disso, muito difícil de distinguir entre o nevoeiro, enquanto aquela o rasga melhor ainda que a luz branca.

O alumiamento de uma costa e seus portos, conforme indica o sr. engenheiro hidrógrafo Schultz Xavier, deve

prever tôdas as necessidades da navegação, cuja segurança se destina a garantir e, por isso, tem de obedecer a regras e preceitos racionais hoje universalmente estabelecidos. É indispensável fazer um estudo prévio da costa procedendo-se em seguida à escolha e distribuïção dos aparelhos, observando as seguintes regras:

1.ª Depois de concluído o alumiamento de tôda a costa, não ficar nenhum ponto em que, em estado médio de transparência atmosférica, qualquer navio possa vir dar, sem que, pelo aparecimento de uma ou mais luzes, seja prèviamente e a prudente distância prevenido da aproximação de terra;

2.ª Pelos caracteres da luz que se lhe mostra, poder o navegador reconhecer sem hesitação a terra que tem próxima e determinar com rigor a sua posição;

3.ª Para se observar a regra antecedente, não estabelecer em luzes de caracteres idênticos a distância inferior a 80 milhas;

4.ª Os alcances luminosos médios dos aparelhos escolhidos excederem sempre, embora em pouco, o alcance geográfico que, em vista da altitude do terreno e da altura à torre, se possa ou pretenda obter; isto a fim de a luz poder ser fàcilmente reconhecida e marcada logo que se levante do horizonte;

5.ª Para observância da regra antecedente, considerar o observador colocado a 12 metros acima do nível do mar, que é pròximamente a altura média das pontes de serviço dos maiores navios;

6.ª Assinalar com aparelhos de maior alcance os pontos mais notáveis pelo seu avançamento para o mar ou por coincidirem com uma inflexão importante na direcção geral da linha de costa, que obrigue a mudança de rumo ou, emfim, que por qualquer outra circunstância mais convenha marcar;

7.ª Procurar, tanto quanto possível, e sem perturbar a uniformidade e continuïdade do sistema geral de alumiamento, obter que nas embocaduras dos portos principais fique uma luz, que assim, desempenhará com importante economia o duplo serviço de farol da costa e luz do pôrto;

8.ª Serem os locais, escolhidos para instalação de faróis de preferência em terra firme, evitando os pontos isolados no mar, que são, em geral, de difícil acesso;

9.ª Não empregar os aparelhos de luz fixa, cuja eficiência é inferior à dos aparelhos de clarões;

10.ª Restringir, tanto quanto possivel, o emprêgo de sectores còrados.

Há muitos tipos de faróis, sendo cada vez maior o cuidado no seu aperfeiçoamento.

Existem actualmente 8494 faróis, assim distribuídos: na Europa 5138, na Oceania 456, na Ásia 709, na América 1836, na África 355.

Há também barcos faróis quando as conveniências da navegação obrigam a colocar luzes em barcos, pela impossibilidade de construir um farol em posição conveniente. A sua construção é especial para resistirem na amarração aos mais violentos temporais, havendo alguns dispondo de uma máquina auxiliar para qualquer eventualidade.

Usam-se também bóias luminosas para marcação de portos e balizagem de costas. Os principais modelos são os de Pintch e de Wigham.

Há também num pôrto que ter em atenção aos sinais de alinhamento para marcar a navegabilidade dos respectivos canais.

O engenheiro americano Dion tirou em 1908 privilégio de um invento para o alumiamento submarino das entradas dos portos.

Imaginou Dion substituir os antigos processos de faróis, bóias luminosas, balizas, etc., por um sistema completamente novo; em vez de faróis com luzes acima da superfície do mar, preconizou êle o emprêgo de lâmpadas submarinas, as quais ligadas a um reflector especial, iluminam a superfície das águas, indicando os baixos perigosos, ou, o que é melhor, o caminho a seguir. Um canal assim iluminado apresentaria à superfície uma facha ou estrada luminosa que o navio não teria mais que seguir, para chegar ao seu destino com absoluta segurança.

Usam-se também para casos de nevoeiro e de naufrágio sinais sonoros como *sinos* o *tam-tam, tiros de peça, foguetões, sinais explosivos,* apitos, trompas, sereias a vapor, sinos submarinos, buzinas e outros.

A conferência de Washington de 1889 estabeleceu um sistema uniforme de balizagem que foi adoptado em Portugal por portaria de 19 de Agôsto de 1895.

Em 1912 reüniu-se em Petrogrado uma nova conferência Internacional Marítima para resolver vários problemas de interêsse para a navegação tendo-se ocupado em primeiro lugar da revisão dos sistemas de balizagem adoptados pela Conferência Internacional Marítima de Washington de 1889.

Para a transmissão de avisos marítimos usam-se sinais de bandeiras que constam do Código Internacional de Sinais, os sinais semafóricos, os sinais de homógrafo, etc.

A telegrafia sem fios é também um precioso auxiliar da navegação

Por propostas dos Governos da Gran-Bretanha e dos Estados-Unidos da América do Norte foram adoptados em Portugal regras de navegação para evitar abalroamentos no mar aprovadas por decreto de 30 de Outubro de 1896.

Assim quanto aos faróis dos navios o artigo 3.º das aludidas regras diz que no lado de *estibordo* o navio deve trazer um farol de luz verde e no de *bombordo* um farol de luz encarnada.

Pelo artigo 15.º os navios de vapor devem ter um apito de som forte ou sereia, que funcione por meio de água, ou de qualquer outro agente que o substitua, colocado de modo que o som produzido não seja interceptado por algum obstáculo; além do apito deverão ter uma boa buzina de nevoeiro funcionando por qualquer meio mecânico e finalmente um sino de som forte e de boa qualidade.

O artigo 31 dispõe que: quando um navio esteja em perigo e peça socorro a outros navios ou à terra, deverá empregar juntos ou separadamente os sinais seguintes: de dia — *a)* tiros de peça ou quaisquer outros sinais detonantes com infervalos de pròximamente um minuto; *b)* o sinal N C do *Código Internacional de Sinais; c)* o sinal para grandes distâncias, que consiste numa bandeira quadrada, tendo superior ou inferiormente um balão ou qualquer sinal de forma globolar; *d)* um som contínuo produzido por meio de qualquer aparelho de sinais de nevoeiro; de noite: *a)* tiros de peça ou quaisquer sinais detonantes com intervalo de pròximamente um minuto; *b)* fogueiras a bordo (produzidas com barris de alcatrão, azeite, óleo etc.); *c)* foguetes ou bombas lançando estrêlas de qualquer côr ou forma, deitadas uma por cada vez em pequenos intervalos; *d)* um som contínuo produzido por qualquer aparelho de de sinais de nevoeiro.

Nos portos e postos semafóricos costumam-se içar sinais de prevenção de mau tempo.

31. A sanidade marítima. — Segundo o artigo 229.º do decreto de 24 de Dezembro de 1901 o serviço de sanidade marítima tem por fim:

1.º Evitar a importação de pestilências exóticas, peste, cólera e febre amarela, por via marítima;

2.º Prevenir a exportação de tais moléstias por aquela via desde que elas infeccionem algum pôrto ou território do reino;

3.º Providênciar sôbre outras epidemias transmissíveis por via naval tais como bexigas, febre tifoide, tifo exantemático;

4.º Exercer a polícia sanitária dos portos e embarcações.

Para cumprir êste fim, existem nos portos estações de saúde, postos marítimos de desinfecção.

Como medidas de prevenção sanitária destinadas a preservar os portos das invasões epidémicas usam-se:

a) as cartas de saúde e os vistos respectivos;

b) as visitas de saúde e as inspecções sanitárias;

c) os impedimentos, as revisões e as desinfecções.

As cartas de saúde e os vistos destinam-se a certificar o estado sanitário das procedências, escalas e arribadas, especialmente e no tocante a doenças pestilenciais. Quando outras enfermidades epidémicas graves grassem nessas procedências devem ser assinadas na carta de saúde na casa destinada a *observações.*

As cartas de saúde classificam-se em *limpas* e *sujas.*

Considera-se *limpa* aquela que em si e nos vistos certificar expressamente que nos portos de procedência, escala e arribada e seus arredores não houve casos de peste, febre amarela ou cólera nos últimos quinze dias anteriores à partida do navio. Considera-se *suja* aquela que rigorosamente não satisfaça a essas cláusulas.

Segundo o artigo 276 do citado Regulamento, a visita de saúde das embarcações que entrarem nos portos de Portugal destinada à verificação das suas condições sanitárias, é de prática obrigatória para tôdas as embarcações entradas, excepto ordinàriamente as de cabotagem, navegação costeira e pesca.

A visita de saúde nos portos portugueses precede as da alfândega e da polícia e nenhuma autoridade aduaneira

ou policial pode exercer jurisdição sôbre o navio, sem que êle tenha sido visitado pela autoridade sanitária e enquanto durar a visita à embarcação com a qual ninguém poderá comunicar sem sua licença.

Os serviços de sanidade marítima pertencem em Portugal ao Ministério do Trabalho e são desempenhados pelas estações de saúde dos portos do continente e ilhas adjacentes que têm por fim proceder à visita das embarcações dar-lhes prática ou impor-lhes as medidas quarentenárias e exercer a polícia sanitária marítima nos termos das leis e regulamentos.

As estações de saúde são de 1.ª 2.ª ou 3.ª classe, conforme o seu pessoal, material e funções.

Para o cumprimento e fiscalização das disposições regulamentares e prescrições de sanidade marítima, o litoral do continente e ilhas adjacentes está dividido em seis circunscrições sanitárias marítimas, tendo por sede as cidades de Lisboa, Pôrto, Funchal, Ponta Delgada, Angra do Heroísmo e Horta.

Os serviços de saúde do pôrto de Lisboa foram novamente reorganizados por decreto de 5 de Dezembro de 1907.

Para tratar das medidas de sanidade internacional, na segunda metade do século XIX reüniram-se várias conferências. Assim em Paris tiveram lugar as conferências sanitárias internacionais de 1851 e de 1859, em Constantinopla a de 1866, em Viena d'Áustria a de 1874, em Washington a de 1881, em Roma a de 1885. Na conferência sanitária internacional reünida em Veneza em 1892 foi aprovada a convenção de 3 de Janeiro de 1892 em que se criava um conselho sanitário com sede na Alexandria estabelecendo-se uma protecção especial para as comunicações marítimas mediterrâneas. A conferência de Dresde de 1893 tomou medidas contra o cólera. A conferência de Paris de 1894

(convenção de 3 de Abril de 1894) ocupou-se da protecção sanitária do Golfo Pérsico e da prolifaxia das peregrinações a Meca, tendo renovado as medidas contra a invasão do cólera. Na Conferência de Veneza de 1897 (convenção de 19 de Março de 1897) tratou-se muito especialmente de medidas contra a peste. A conferência de Paris de 1903 (convenção de 3 de Dezembro de 1903) fez uma obra de codificação, reorganizou os conselhos sanitários das cidades ameaçadas, e criou uma *Repartição Internacional de Saúde*. A convenção de Roma de 2 de Dezembro de 1907 organizou em Paris a Repartição Internacional de Higiene.

Em 1911 numa nova conferência sanitária reüniu os representantes das grandes potências. [1]

---

[1] P. Berthot, *Traité des ports de Mer*, p. 205 e segs.; Georges Hersent, *Mise au point de nôtre outillage maritime*, pp. 5 e segs.; Ermano Bettini e Fernando Cartechini, *I porti*, pp. 12 e segs.; A. Debauve, *Manuel de l'Ingénieur*, 19.º fascículo *Navigation fluviale et Maritime*, 3.ª parte, *La Mer*, pp. 534 e segs.; Ezequiel de Campos, *Leixões, pôrto comercial;* Albert Claveille, *Nos ports*, pp. 18 e segs.; C. Boutillier, *Nos ports de commerce*, pp. 3 e segs.; José Cecílio da Costa, *Portos de Mar, O que valem as dragagens*, pp. 3 e segs.; De Cordemoy, *Ports maritimes*, 2 vols.; *L'exploitation des ports maritimes*, pp. 70 e segs.; Georges e Joly, *La mer et les cotes*, pp. 200 e segs.; A. A. Baldaque da Silva, *Estudo Historico Hydrographico sobre a barra e porto de Lisboa*. Tom. I, pp. 35 e segs.; Guilherme Ivens Ferraz, *Manual do Navegante*, pp. 15 e segs.; Loufti, *La Police Sanitaire International*, pp. 1 e segs.

CAPÍTULO V

A administração dos portos comerciais

SUMÁRIO:

32. — Sistemas de administração portuária.

33. — A administração dos portos no estrangeiro:

a) Inglaterra; *b)* Itália; *c)* Alemanha; *d)* França; *e)* Holanda; *f)* Bélgica; *g)* Rússia; *h)* Espanha; *i)* Estados-Unidos da América do Norte; *j)* Canadá; *k)* Argentina; *l)* Brasil.

34. — A administração portuária em Portugal:

a) A Administração Geral do Pôrto de Lisboa; *b)* A Junta Autónoma das Instalações Marítimas do Pôrto (Douro-Leixões); *c)* A Junta das Obras de Viana e Rio Lima; *d)* A projectada Junta Autónoma do pôrto e barra de Vila do Conde; *e)* A Junta Autónoma do Pôrto e da Barra de Aveiro; *f)* A Junta Autónoma do Pôrto e Barra da Figueira da Foz e o seu Regulamento; *g)* A projectada Junta Autónoma do Pôrto Comercial de Lagos; *h)* A Junta Autónoma das Obras do Pôrto e Barra de Tavira; *i)* A Junta Autónoma do Pôrto Comercial de Vila Real de Santo António; *j)* A projectada Junta Autónoma do Pôrto e Barra de Setúbal; *k)* A Junta Autónoma das Obras do Pôrto do Funchal; *l)* A Junta Autónoma das Obras do Pôrto da Ponta Delgada; *m)* A projectada Junta Autónoma das Obras dos Portos e Estradas do distrito da Horta.

---

32. Sistemas de administração portuária. — Os portos constituem propriedade do Estado, que pode no entanto ceder o respectivo uso.

A administração dos portos pode ser feita pelo Estado directamente; por corporações locais ou por emprêsas privadas.

No regime de administração estadual esta pode ser exercida por um *só órgão do poder central* ou por *vários órgãos.*

Assim pode a administração dos serviços portuários estar dependente de um só ministério, ou de vários, como por exemplo: os ministérios da Marinha, Comércio, Finanças e até da Justiça.

Deve-se preferir sempre a unidade directiva, pois assim é mais profícua a administração. Alguns portos russos e brasileiros dão exemplos desta forma de administração. Assim, possuem um Director Geral com a assistência de um conselho ou de comissões especiais.

Outro exemplo interessante encontra-se no pôrto de Veneza onde as funções, pertencendo a órgãos distintos e a ramos diferentes do poder central, têm uma comissão que dirige o respectivo pôrto, formada pelos directores de todos êsses serviços, dando-lhes por essa forma unidade administrativa.

Esta foi a orientação perfilhada pelo X Congresso Internacional de Navegação realizado em Milão em 1905, onde se votou que «a melhor forma de administração de um pôrto é a da existência de uma repartição que concentre a direcção de tôdas as funções do mesmo pôrto».

Outra condição, conforme anota Bettini, à qual deve corresponder a administração portuária para poder satisfazer às necessidades sempre crescentes do tráfico, é deixar às organizações locais, que melhor conhecem as necessidades do pôrto, a respectiva administração. Esta condição, porém, é dificilmente verificável dentro da administração estadual em geral, norteada pelo sistema da centralização administrativa que tem como conseqüências não só a morosidade nas decisões e nas execuções destas, mas também, em muitos casos, o desconhecimento das necessidades locais.

É evidente que alguns defeitos da administração do Estado em matéria de portos resultam não do sistema administrativo em si mas da forma como estão organizados os respectivos serviços.

O sistema de administração dos portos feita pelo Estado tem porém defeitos próprios. Bettini aponta como principais os seguintes:

As despesas de construção, apetrechamento, melhoramento e manutenção dos portos são suportadas por tôda a nação, o que dá como conseqüência que sendo os benefícios de alguns portos de natureza regional os seus encargos vão ser suportados pelo país inteiro dando como conseqüência que nem sempre são proporcionais as contribuïções das várias regiões do país à respectiva utilidade imediata de serviços, pagos por essas contribuïções.

Outro inconveniente é o do Estado iniciar simultâneamente obras em vários portos, obras que são sempre muito dispendiosas; daqui resulta uma grande dispersão de despesas, realizando-se muitas onde não são absolutamente indispensáveis, e deixando de fazer-se outras absolutamente necessárias. As despesas, neste caso, não se fazem, no dizer de Bettini, proporcionalmente ao incremento económico que delas resultam. Em lugar de se estabelecer uma concentração de esforços no melhoramento de um número limitado de portos com condições de progresso e de expansão económica e das quais haveria a esperar resultados seguros para a economia nacional, o Estado muitas vezes dispersa a sua atenção e as suas receitas por um grande número de portos, ficando a maior parte das vezes incompletas as respectivas obras de arte e apetrechamento.

As despesas com a manutenção e melhoramento dos portos são sempre grandes. São quási sempre necessárias obras e reparações para adaptar os portos comerciais às necessidades cada vez maiores do tráfico marítimo. Ora o

Estado muitas vezes não tem no seu orçamento as receitas necessárias para as fazer, e para as obter as complicações de ordem administrativa demoram as realizações de obras nos portos, fazendo com que o tráfico seja prejudicado e que outros portos, que melhor o satisfaçam, desloquem em seu proveito as correntes mercantis.

São estes os principais inconvenientes, segundo Bettini, da administração dos portos feita pelo Estado.

Para obviar aos inconvenientes da administração dos portos feita pelo Estado estabeleceu-se o regime da autonomia administrativa. Êste regime apresenta-se sob variadas formas. A autonomia no mais amplo significado da expressão não existe. A idea que a expressão autonomia administrativa dum pôrto comporta, é a da concentração de tôdas as funções que o Estado pode delegar, numa única instituïção que regula e superintende a exploração portuária.

A autonomia portuária pode ser *complela* ou *mista*. Quando o Estado não tem nenhuma ingerência nem representação e na administração dum pôrto, diz-se que tem autonomia completa. A autonomia é *mista* quando o Estado participa nos trabalhos administrativos.

A administração autónoma dos portos pode ser feita pelas corporações administrativas locais, por instituïções públicas especialmente criadas para êsse fim, ou por emprêsas privadas. Das primeiras constituem exemplos os municípios holandeses a quem está confiada a administração dos portos na Holanda.

A *Exploração do pôrto de Lisboa*, as *Juntas autónomas* de outros portos portugueses são exemplo de instituïções públicas especialmente criadas para a administração portuária.

As companhias das docas inglêsas são exemplos típicos da exploração dos portos por emprêsas privadas.

33. A administração dos portos no estrangeiro: *a) Inglaterra.* — O sistema administrativo dos portos inglêses é o da autonomia. A sua administração está entregue às *port authorities* ou *harbour boards. Os actos do Parlamento Britânico,* de 1843, denominados *Commissioners Clauses Act* e *Harbour Docks and Piers Clauses Act* regulam a forma da gestão administrativa dos portos britânicos.

Os conselhos de administração dos portos inglêses são constituídos por um número variável de membros, alguns dos quais indicados e eleitos pelos comerciantes, armadores, proprietários de minas, etc. Outros são designados pelo Estado, instituïções municipais e instituïções locais.

Outros portos inglêses e algumas das suas docas são administrados pelas companhias ferro-viárias. E ainda outros portos se administram por delegações autónomas do Board of Trade.

A criação e alargamento dos portos inglêses devem ser feitos mediante autorização legal.

A fiscalização do Estado não vai além do exacto cumprimento das disposições legais em matéria portuária. O auxílio financeiro que o Estado inglês faz aos portos marítimos é o que lhe é permitido pelas leis de 1861 e 1882, que autoriza a *Comissão nacional de empréstimos para obras públicas* a fazer empréstimos aos portos inglêses com a consignação de certas receitas locais para pagamento de juros e amortização.

Os portos inglêses gosam de autonomia administrativa sendo no entanto a respectiva administração feita por diferentes corporações locais.

O pôrto de Londres antes da actual lei que criou a sua autonomia conforme anota Bettini, era administrado por muitas instituïções públicas e privadas.

Assim, encontramos a *Trinity House*, a *Watermen's Company* e ainda outras autoridades comerciais.

No século XIX surgiu um conflito de atribuïções entre a *Trinity House* e o Almirantado, resultando dêle a criação em 1857 da *Thames Conservancy*, junta autónoma para a conservação do Tamisa, com o fim de dirigir e centralizar todos os serviços relativos à administração e manutenção do pôrto de Londres, regular a navegação no rio, melhorar o seu curso, fazer construir pontes, armazéns, etc. A nomeação do capitão do pôrto também lhe pertencia. A *Corporation of London* tinha a seu cargo só os serviços de saúde, e a polícia do pôrto pertencia à *Metropolitan Police Authority*.

A exploração comercial das docas foi feita por várias emprêsas. Em 1799 criou-se a West India Dock Company; em 1800 a London Dock Company; e em 1803 a East India Dock Company.

As concessões inicialmente de 21 anos foram sucessivamente prorrogadas até que em 1901, mediante aprovação parlamentar, fundiam-se as duas mais fortes emprêsas na *London and India Dock Company* com o capital de £ 11.348:978 e com obrigações no valor de £ 8.725:669.

Subsistiram outras companhias mais pequenas como a *Milewale Dock Company* e a *Surry Commercial Dock Company*.

Pela lei de 28 de Dezembro de 1908 a administração das docas passou para o *Port of London Authority* que sob o *contrôle* do *Board of Trade*, explora o pôrto de Tamisa.

Para compensar as Companhias das Docas foram emitidas duas séries de obrigações *A* e *B*, respectivamente, com o juro de 3 e 4 %, no valor de £ 22.540:456-16. Á *Thames Conservancy* também foram entregues £ 100.000 de obrigações.

O *Port of London Authority* tem completa autonomia administrativa e financeira. No tocante aos seus actos de gestão financeira tem de se subordinar a determinadas regras, tais como, por exemplo: a constituïção de um fundo de reserva até à quantia de um milhão de libras e ainda a formular anualmente o seu orçamento, a publicar anualmente os seus balanços, separando os resultados da administração dos armazéns, dos outros resultados, especificar os réditos das taxas portuários sôbre as mercadorias embarcadas e desembarcadas nas zonas das docas, etc.

A organização administrativa dos portos de Humber é idêntica à do pôrto de Londres antes da lei de 1908. Assim existe a *Humber Conservancy*. As docas pertencem a companhias, assim as do Hull, à *Alexandre Dock Company*, as do Great Grimsby à *Manchester Shefield and Lincolnshire Railway Company;* as do Goole à *Sociedade do Canal do Aire e Calder*.

As bacias do Teer e do Wear são administradas por missões de nomeação do govêrno e de eleição local.

Os portos da bacia do Tyne são administrados pelo *Board of Tyne Improvement Commissioners*, constituído em 1850 e reorganizado em 1898.

Compreende 32 membros dos quais 17 são designados pelos conselhos municipais de Newcastle, Gateshead, Tynemouth e Jarrow, e ainda pelos *Improvement Commissioners* de South Shields, e pelo Board of Trade; os outros 15 são eleitos pelos armadores, proprietários, donos de minas e comerciantes.

As docas são administradas pelo *Board of Tyne Improvement Commissioners*, há, no entanto, outras que o são pelo *North Eastern Railway Company*.

A bacia do Clyde, incluindo o pôrto de Glasgow, foi administrada até 1858 pelo Conselho Municipal de Glasgow.

O *Clyde Navigation Act*, de 1858 entregou à administração do pôrto de Glasgow, ao *Clyde Navigation Trust*, do qual faz parte o *Lord Prevost* de Glasgow como presidente, 9 conselheiros anuais e 15 membros indicados pelos armadores e contribuintes do pôrto, Câmara de Comércio, *Merchant House* e *Trade House*.

O pôrto de Greenock é administrado por uma comissão denominada *Harbour Trust*.

Edimburgo e outros portos da Escóssia são administrados por comissões especiais denominadas *Docks Commissions*.

A administração do pôrto de Liverpool está confiada a uma corporação local denominada *Mersey docks and harbour Board* instituída em 1858. Êste conselho é composto por vinte e oito membros dos quais quatro são nomeados pelo *Mersey Conservancy Board* criado em 1842. Os vogais da comissão revisora de contas do *Mersey docks and harbour Board* são eleitos pelo contribuintes que paguem pelo menos 10 libras de taxas portuárias.

A esta corporação administrativa pertencem quási tôdas as docas do pôrto de Liverpool e de Birkenhead salvo algumas que são de companhias ferro-viárias como o *London and North Western Railway Company*.

Na bacia de Mersey o pôrto de Holyhead é em parte administrado pelo Board of Trade, o de Milford pelo Almirantado e outros ainda pelas companhias ferro-viárias.

Os dois portos do canal de Bristol, Newport e Swansea são administradas por comissões compostas por membros indicados pelos respectivos conselhos comunais e membros eleitos, representantes dos interêsses comerciais.

O pôrto de Cardiff pertença de Lord Bute, que o mandara construir à sua custa em 1839 e o administrava para melhorar o incremento do tráfico das suas importantes minas de carvão foi vendido em 1887 à sociedade *Bute Docks* criada em 1886 com um capital de £ 87.500.000.

No pôrto de Bristol as primeiras docas construídas em 1809 pertenciam aos organismos municipais; os portos de Avonmouth e Portishead construídos respectivamente em 1887 e 1880 pertencem a emprêsas.

Os portos de Barnstaphle e Tenby pertencem aos respectivos municípios, e os de Boscastle, Minehead e Sundersfoot a emprêsas privadas.

O pôrto de Southampton depende administrativamente de duas entidades: a comissão do pôrto composta por representantes dos organismos municipais e das câmaras de comércio e da Companhia das Docas em cuja administração está representada a *South Western Railway Company*.

O pôrto de Newhaven foi primeiramente administrado pela *comissão do rio Ouse*. Em 1878 a sua exploração foi cedida a uma Companhia. O pôrto de Dover é gerido por uma comissão mista de que fazem parte representantes, do *Board of Trade*, do almirantado, do município e das emprêsas ferro-viárias.

Os portos irlandêses de Dublin e Belfast são geridos por comissões compostas por representantes dos organismos locais e com representação do comércio, indústria e dos armadores de navios.

Os portos da Índia inglêsa estão regulados pelo *Indian Ports Act* n.º XV de 1898 publicado pelo *Governor General of India in Council* e sancionado em 19 de Dezembro de 1908. Êste *Act* sujeita os portos a uma grande descentralização administrativa confiando a respectiva gerência ao *Local Government* que muitas vezes nomeia comissões administrativas, como a *Commissioners of the Port of Calcuttá* composta por um presidente, dois vice-presidentes e nove membros, representando o magistrado de Howrah, a *Royal Indian Marine*, as emprêsas ferro-viárias *(Eastern*

Bengal State Railway, Bengal Naypur Railway Co, East Indian Railway) a alfândega, a *Corporation of Calcuttá*, a *Bengal Chamber of Commerce*, a *Bengal National Chamber of Commerce*, e a *Calcutta Trade Association*.

Os portos de Madrasta, Bombaim, Ragoon, Chittagong e Aden têm organizações administrativas semelhantes às de Calcuttá. Os outros portos da Índia agrupam-se em consórcios, têm uma caixa comum a *Common Port Fund Account*, que recebendo os rendimentos dos portos do consórcio, faz a respectiva despesa orçamentada pelo *Loca-Governemment* e devidamente aprovada pelo *Governor General*.

b) Itália. — Os portos italianos dividem-se em duas grandes categorias: os portos de abrigo e militares, e os portos comerciais.

Os portos comerciais dividem-se em quatro classes, a saber:

1.ª os portos de testa de linha, cujo movimento comercial interessa a tôda a Itália, e que acusem um movimento de mercadorias igual ou superior a 250.000 toneladas, durante três anos consecutivos;

2.ª os portos cujo tráfego apenas interessa a uma província, e que movimentem anualmente mais de 25.000 toneladas;

3.ª os portos cujo movimento seja superior a 10.000 e inferior a 25.000;

4.ª todos os outros portos não compreendidos nas classes precedentes.

As despesas com os portos militares e de abrigo são feitas pelo Estado.

As despesas com os portos comerciais de 1.ª classe são suportados 80 % pelo Estado, 20 % pelas províncias e comunas. A participação do Estado Italiano nas despesas

das outras classes de portos é a seguinte: portos de 2.ª classe com movimento superior a 100.000 toneladas, 70 %; portos de 2.ª classe com movimento inferior a 100.000 toneladas, 60 %; portos de 3.ª classe 40 %; nos portos de 4.ª classe, o Estado só intervém financeiramente quando se efectuarem obras novas para melhorar os portos e isto em 30 % apenas.

Para as três primeiras classes de portos as despesas são repartidas pela forma seguinte:

50 % a cargo da província onde está situado o pôrto, com o concurso das outras províncias interessadas, 50 % a cargo da comuna onde o pôrto está situado, com o concurso das outras comunas interessadas.

A repartição entre as comunas interessadas faz-se pela seguinte fórmula:

$$q = \frac{(R + P)\,[3\,l - (D + 2\,d)]}{\Sigma\,(R + P)\,[3\,l - (D + 2\,d)]}$$

onde:

R, representa o montante das contribuïções directas anuais pagas pela comuna;

P, o número de habitantes;

D, a distância entre o pôrto e a comuna por via férrea;

d, a mesma distância por via ordinária;

l, o máximo do valor de $D + d$.

Esta fórmula aplica-se também para a repartição entre as províncias.

Entre os portos italianos o único que se rege pelo sistema da autonomia é o pôrto de Génova.

A lei n.º 50 de 12 de Fevereiro de 1903 criou o *Consorzio autonomo per l'esecuzione delle opere e per l'esercizio del porto di Genova*. Esta lei foi posteriormente modificada pelas leis n.º 291 de 28 de Junho de 1906. Os regulamen-

tos do *Consorzio* foram aprovados pelos Decretos n.º 261 de 25 de Junho de 1903 e n.º 378 de 23 de Fevereiro de 1913.

O *Consorzio* é constituído pelo Estado e pelas províncias e comunas com interêsses mais directos no pôrto de Génova, pela Câmara de Comércio de Génova, pelo Director dos serviços ferro-viários do pôrto.

A Câmara de Comércio é representada por três delegados.

c) Alemanha. — Na Alemanha os portos gosam do regime da autonomia. Os portos de Hamburgo, Bremen e Lubeck são administrados pelos Senados das respectivas cidades.

As obras do pôrto de Hamburgo dependem da *Deputation für Handel und Schiffart*, as do pôrto de Bremen da *Deputation für Häfen und Eisenbahnen.* Estas corporações exercem também funções de polícia e superintendência dos portos.

A administração do pôrto de Hamburgo fez várias concessões de serviços portuários às companhias de Navegação *Hamburg Amerika, Woermamn, Deutsch Ostafrika,* e *Deutsch* e *Levant.*

A zona franca de Hamburgo foi concedida a uma emprêsa denominada *Hamburger Freihafen-Lagerhaus, Gesellschaft.*

d) França, — As leis francesas permitiram ao Estado fazer certas concessões no domínio público a emprêsas comerciais. Daí o verem-se serviços portuários franceses entregues a companhias como a *Compagnie des Docks de Marseille.*

As Câmaras de Comércio pelo artigo 15.º da lei de 9 de Abril de 1898 têm o direito de ser concessionárias de obras públicas ou serem encarregadas de serviços públicos, e em especial dos que dizem respeito aos portos marítimos e vias de navegação fluviais das respectivas circunscrições. Devido a esta disposição legal as Câmaras de Comércio levantaram empréstimos com a garantia de algumas receitas dos portos e conseguiram apetrechar e melhorar os portos franceses. As Câmaras de Comércio em França estão tomando um lugar importante na gerência dos portos verificando-se o salutar princípio dos portos se acharem administrados pelos principais interessados na sua organização e melhoramento.

A lei de 5 de Janeiro de 1912 veiu definir e precisar as condições de autonomia dos portos franceses.

Assim a autonomia deve ser concedida por um decreto do Conselho de Estado fixando a respectiva circunscrição administrativa. O pôrto autónomo é administrado por um conselho de administração composta por quinze membros, presidido pelo presidente da Câmara de Comércio, e estão nele representados a Câmara de Comércio, o Conselho Geral, o Conselho Municipal, as associações operárias do pôrto e ainda individualidades nomeadas por decreto especial.

Segundo o artigo 7.º da aludida lei o pôrto autónomo é um estabelecimento público com personalidade civil.

O Conselho de administração do pôrto tem os mais amplos poderes de gerência, mas sob a mais cuidadosa e severa fiscalização do Estado.

e) Holanda. — A administração dos portos holandêses é absolutamente autónoma, pertencendo aos respectivos municípios. O Estado apenas intervém para dar sanção às medidas de ordem geral. São os municípios holandêses que fazem as despesas de manutenção dos respectivos portos.

Para fazer face a estes encargos têm, não só a sua receita ordinária, como também impostos especiais.

A administração do pôrto de Rotterdam está confiada a duas comissões, uma encarregada das obras do pôrto, outra da exploração comercial dos respetivos serviços.

f) Bélgica. — Na Bélgica o regime administrativo dos seus portos não é uniforme.

O pôrto de Anvers é administrado por um conselho composto do burgomestre e de cinco acessores comerciais. A polícia de pôrto e alguns dos seus serviços dependem do capitão do pôrto. Existe na Administração do pôrto uma comissão consultiva composta do director dos caminhos de ferro de Anvers, do chefe dos serviços de repartição de comércio, do engenheiro chefe dos serviços locais de caminho de ferro, do chefe dos pilotos, do inspector da alfândega, do engenheiro chefe do município e do capitão do pôrto.

No pôrto de Ostende algumas das suas bacias são administradas pelo Estado outras pelas Câmaras.

Os portos de Bruges e Zeebruge são exclusivamente geridos pelo Estado belga. Em 1895 fez-se uma concessão de 30 anos à *Compagnie des Installations Maritimes de Bruges* que com a fiscalização do Estado explora o pôrto de Bruges.

O pôrto de Bruxelas é em parte administrado pelo seu município e em parte pela *Société Anonyme du Canal et des Installations Maritimes de Bruxelles* constituída em 1896 com a duração de 90 anos e que além da parte administrativa tem como obrigação efectuar determinadas obras neste pôrto.

A administração do pôrto de Gand é feita pela Comuna ou Município.

g) Rússia. — Na Rússia a administração é feita directamente pelo Estado. Antes de 1891 a administração era feita pelo Ministério do Interior. Uma lei de 1903, modificando a lei de 12 de Junho de 1901 que substituiu o sistema legal de 1891, criou no Ministério do Interior uma Direcção Geral de Marinha Mercante e de Portos, que mais tarde, quando em 1905 se organizou o Ministério do Comércio, passou para êsse Ministério. Até antes da revolução russa, essa direcção estava subdividida em duas, uma da marinha mercante e outra dos portos de comércio, sendo ambas respectivamente assistidas por um Conselho de Navegação Mercantil, e por um Conselho de Portos.

A administração dos portos era feita por um Conselho de Administração composto por delegados do Ministério do Comércio, nalguns portos por delegados dos Ministérios da Guerra e da Marinha, por representantes das corporações locais, das associações comerciais, das emprêsas ferro-viárias e do presidente da Bôlsa.

h) Espanha. — Pelos decretos de 3 de Fevereiro de 1853 e de 7 de Maio de 1873 a administração dos portos espanhóis estava dependente dos Ministérios da Marinha e do Fomento.

A lei de 7 de Maio de 1880 que regulou o funcionamento dos portos espanhóis, classificou-os em portos de interêsse geral de primeira e segunda categoria, e em portos de interêsse local, provinciais e municipais.

Os portos de interêsse geral são os que servem o comércio das várias províncias e que estão em comunicação directa com os principais centros da Espanha.

Os portos de interêsse local são, segundo a lei espanhola, os destinados ao abrigo, carga e descarga dos navios empregados no comércio e indústria local.

A administração dos portos de interêsse geral está

adstrita aos Ministérios da Marinha e do Fomento. O primeiro superintende aos serviços de navegação, pilotagem, ancoragem e salvação; o segundo trata da direcção das obras públicas, da execução e conservação das obras portuárias, assim como dos serviços de carga e descarga e de outras funções comerciais.

Os portos de interêsse local se bem que dependentes do Ministério do Fomento são administrados por conselhos comunais denominados *Ayuntamientos.*

Em 1868, pelo decreto de 11 de Dezembro constituiu-se a *Junta de Obras del Puerto de Barcelona* modificada posteriormente pelos decretos de 7 de Agôsto de 1898, 23 de Maio de 1899, 21 de Dezembro de 1903 e 2 de Setembro de 1912. Esta *Junta* implantou o regime da autonomia portuária em Espanha. Idêntico regime se instituiu em 1870 para o pôrto de Sevilha; em 1872 para os portos de Santander, Almeria e Bilbau; em 1874 para os portos de Málaga e Huelva; em 1875 para o pôrto de Cartagena, e finalmente com o decreto de 17 de Julho de 1903 regulou-se por uma forma geral o funcionamento das Juntas nos portos de primeira categoria.

A *Junta de Obras del Puerto* está na imediata dependência da Direcção Geral de Obras Públicas e é composta pelas seguintes entidades: o comandante marítimo do pôrto, o engenheiro director de obras e representantes, deputações provinciais, representantes do conselho comunal *(ayuntamiento)*, da Junta da agricultura, indústria e comércio, da Câmara de Comércio, das associações comerciais e marítimas, dos exportadores, e das ligas operárias.

i) Estados Unidos da América do Norte. — Os portos dos Estados Unidos da América do Norte estão no que respeita aos seus serviços, na dependência do Govêrno Federal, do Govêrno dos Estados, e do das cidades.

Pertencem ao Govêrno Federal os serviços de melhoramento e manutenção dos canais navegáveis que dão acesso aos portos, a construção e manutenção das obras externas de defesa, a construção e manutenção dos serviços de alumiamento das costas e de sinais marítimos, e ainda os da polícia marítima. Os outros serviços portuários são feitos pelos Estados e corporações municipais.

Os Estados americanos exercem a sua acção sôbre os portos por meio de instituïções denominadas *Boards*, tais como o *Board of Health* que trata dos serviços sanitários, o *Board of Pilot Commissioners* que trata dos serviços de pilotagem, o *Board of State Harbor Commissioners* que administra o pôrto de S. Francisco da Califórnia, o *Board of Harbor and Land Commissioners* que administra no Estado de Massachusetts, os terrenos do litoral dêsse Estado e os seus portos.

Algumas vezes os Estados também delegam em associações determinados serviços portuários. Servem de exemplo: o *Board of Trade Portland*, e o *Harbor and River Relief Board of Baltimore.*

O pôrto de S. Francisco da Califórnia é administrado directamente pelo Estado da Califórnia representado pelo *Board of State Harbor Commissioners.* O estado da Califórnia tem um fundo especial para obras e melhoramentos no pôrto de S. Francisco, denominado, *San Francisco Harbor Improvement Fund.* Os serviços de pilotagem estão a cargo do *Board of Pilot Commissioners*, e os de sanidade marítima ao *State Board of Health.*

O pôrto de Nova Orleans é administrado pelo *Board of Harbor Masters* delegado do Estado de Luisiania.

O pôrto de Boston é administrado pelo *Board of Harbor and Land Commissioners* a quem o Estado de Massachussetts entregou a respectiva exploração. O *Board of*

Harbor de Boston cedeu muitos serviços de tráfego de pôrto a sociedades comerciais.

O pôrto de Baltimore como os precedentes é administrado pelo *Harbor Board*, tem no entanto uma comissão especial, a assisti-lo, denominada *Harbor and River Relief Board of Baltimore* composta pelo presidente do *Board of Trade*, pelo presidente do *Corn and Flour Exchange*, e por um delegado das companhias de seguros marítimos do Estado de Maryland.

O pôrto de Filadélfia é administrado por uma repartição especial criada por decisão da Assemblea do Estado da Pennsylvania de 8 de Junho de 1907. Muitos dos serviços portuários são explorados por emprêsas comerciais.

O pôrto de New-York, de grande importância comercial, é administrado pelo *Board of Docks* com o concurso do *Board of Commissioners of the Sinking Fund*. A maior parte dos cais e serviços portuários estão concedidos a emprêsas comerciais que os construiram, melhoraram e apetrecharam.

j) Canadá. — Os dois principais portos do Canadá, Montreal e Quebec são administrados pelos *Harbor Commissioners*. O pôrto de Saint John é administrado por corporações municipais, e o de Halifax pelo Govêrno Central.

Os comissários do pôrto de Montreal, cuja organização data de 1830, são onze, dos quais uns são de nomeação do governador e do síndico de Montreal, e outros são indicados pelo *Board of Trade* de Montreal, pelo *Montreal Corn Exchange Association*, pela Câmara de Comércio e pelo *Shipping interest*.

Os *Harbor Commissioners* constituem uma *(Body corporate and politic)* pessoa jurídica, e têm como encargos prover à manutenção, conservação e melhoramento do pôrto e das suas obras de arte, e ainda proceder a novas obras.

Compete-lhes também administrar os réditos do pôrto efectuando os pagamentos das suas despesas. Têm faculdade de negociar empréstimos para melhoramentos no pôrto.

Quaisquer alterações nos impostos portuários não podem ser feitas sem sanção parlamentar. O govêrno não assume nenhumas responsabilidades de garantias de juro nos empréstimos feitos pelo *Harbor Commissioners*.

Têm, porém, os comissários do pôrto o direito de alterar as taxas portuárias, de entrada e saída, as armazenágens, a ancoragem, e outras taxas de serviços portuários de modo a obter a receita necessária aos encargos do pôrto.

Nos portos canadianos há uma autoridade denominada *port warden* que é um perito em assuntos de comércio marítimo, passa certificados, é juiz de desempate em arbitragens e em matéria marítima.

Os *port wardens* são de nomeação do *Board of Trade*.

A administração do pôrto de Quebec é muito semelhante à do de Montreal.

Dada a importância do pôrto de Halifax é êste o único, cuja administração pertence ao Govêrno do Domínio, limita-se no entanto a sua acção a bem pouco, visto que a maior parte dos cais, molhes e apetrechos do pôrto são propriedade de emprêsas comerciais e ferro-viárias e do município.

k) Argentina. — A administração dos portos argentinos é feita pelo Estado por intermédio de vários Ministérios. As repartições públicas que intervêm nos portos são: a *Prefectura General de Puertos* dependente do Ministério da Marinha, e que tem a seu cargo a polícia marítima; a *Aduana*, alfândegas, dependente do Ministério *de la Hacienda* (fazenda ou finanças) que tem a seu cargo a cobrança dos impostos marítimos e aduaneiros e respectiva fiscalização; o *Departamento Nacional de Higiene* que trata de sanidade marítima.

O pôrto de Buenos Ayres é administrado pela *Direccion General del Puerto de Buenos Ayres* criada pela lei n.º 8389 de 13 de Outubro de 1911, dependente do Ministério das Finanças. Tem uma *Comission Assessora* composta por vários funcionários como o Director da Divisão de Comércio do Ministério da Agricultura, do Director Geral da Imigração, de representantes das emprêsas ferro-viárias, do comércio de importação e exportação e marítimo. Os seus serviços compreendem duas secções a de *explotation* que superintende o movimento marítimo, a carga, descarga, e depósito das mercadorias, a gestão de todos os serviços de posta, à cobrança de todos os réditos do pôrto, à compilação de todos os regulamentos internos, etc.; e a secção de *conservacion*, que trata da manutenção de tôdas as obras do pôrto e de tôdas os seus maquinismos. A execução de todos os trabalhos indicados pela *Direccion General del Puerto* é feita pelo Estado.

l) Brasil. — A lei de 13 de Outubro de 1869 estabeleceu o regime das concessões para construção e exploração dos portos. Esta lei deu poucos resultados e como conseqüência foi promulgada a lei de 30 de Dezembro de 1902 pela qual o Parlamento Brasileiro autorizou o poder executivo a providenciar em matéria de portos, fazendo melhoramentos, apetrechando-os convenientemente, e recorrendo para êsse fim a emissões de obrigações. Em 8 de Junho de 1903 foi publicado um decreto instituindo nos portos brasileiros uma caixa especial destinada a arrecadar: o produto da alienação dos terrenos do Estado próximos dos portos e ainda dos que tivessem sido conquistados ao mar; o imposto especial de 2 % sôbre a importação; os impostos marítimos; os preços da armazenagem e de outros serviços dos portos. Pelo decreto de 14 de Fevereiro de 1907 as receitas portuárias assim cobradas foram depositadas no

Tesouro Federal e o Govêrno ficou com o direito de dispor delas para os encargos de operações de crédito que fôssem destinadas a melhorar os portos do Brasil.

A administração portuária é feita pelo Estado e está a cargo de comissões especiais na dependência directa do *Ministro da Indústria, Viação e Obras Públicas.* [1]

Essas comissões — como: a *Comissão Fiscal e Administrativa das Obras do Pôrto do Rio de Janeiro, a Comissão Fiscal das Obras do Pôrto da Baía,* a *Comissão de Melhoramento dos Portos e Rios de Santa Catarina,* a *Comissão das Obras e da Barra do Rio Grande do Sul,* a *Comissão Fiscal e Administrativa das Obras do Pôrto do Recife,* a *Comissão Fiscal das Obras e Melhoramento do Pôrto de Belem* (Pará), a *Comissão de Melhoramento do Pôrto de Cabedello* (Paraíba); — administram os portos, conservam e fazem reparações às suas obras de arte, provêem a todos os serviços portuários. A composição destas Comissões é diferente variando com a natureza dos portos e sua importância.

A execução de melhoramentos nos portos é feita por emprêsas privadas especiais mediante a concessão de exploração de pôrto ou de zonas apenas, com a faculdade

---

[1] Ermano Bettini e Fernando Cartechini, *I Porti,* pp. 27 e segs.; G. Dombasle, *L' administration des Ports de Commerce* in *Journal des Economistes* de 15 de Fevereiro de 1911 pp. 290 e segs.; Abel Durand, *La politique francaise à l'egard des ports maritimes,* pp. 156 e segs.; J. Charles, *L'Administration des Ports* in *Les Ports et leur fonction economique,* tomo v, pp. 218 e segs: Baron Quinette de Rochemont e H. Vétillard, *Les ports maritimes sur l'Atlantique,* tomo i, *Les Ports Canadiens,* pp. 25 e segs. tomo ii, *Regime administratif des voies navigables et des ports aux Etats Unis,* pp. 495 e segs., tomo iii, *Les ports des Etats Unis,* p. 7 e segs.; Ambroise Colin, *La Navigation Commercial au XIX siècle,* pp. 330 e segs.

dos serviços nos portos. Entre outras, há as seguintes empresas privadas no Brasil que prestaram assinalados servivos no melhoramento dos portos comerciais do Brasil: *Société de Construction du Port de Bahia*, a *Companhia do Pôrto da Vitória*, a *Companhia das Docas de Santos*, a companhia *Port of Rio Grande do Sul*, a *Manaus Harbour Limited*, a companhia *Port of Pará*, a *Société de Construction du Port de Pernambuco*, a *Compagnie du Port de Rio de Janeiro*. Muitas emprêsas ferro-viárias também realizaram algumas obras portuárias como a *Leopoldina Railway Limited Company* do Rio de Janeiro.

34. A administração portuária em Portugal. — A maior parte dos portos portugueses são administrados autònomamente.

A reorganização do Ministério do Comércio e Comunicações aprovada pelo Decreto n.º 7:036 de 17 de Outubro de 1920 deu autonomia a quási todos os serviços constituindo-os em Administrações Gerais.

Pela alínea *d)* do n.º 1 do artigo 4.º do Decreto n.º 7036 a Exploração do Pôrto de Lisboa passou a constituir a Administração Geral do Pôrto de Lisboa.

O artigo 22 do aludido Decreto diz que: a Administração Geral do Pôrto de Lisboa compreende a direcção de todos os serviços de exploração e obras dêste pôrto e a gestão dos seus fundos e receitas próprias e dos fundos e receitas que especialmente lhe sejam designados.

Os *Serviços Hidráulicos* constituem também uma *Administração Geral* (artigo 4.º, alínea *e* do n.º 1.º do Decreto n.º 7036).

A Administração Geral dos Serviços Hidráulicos compreende a direcção de todos os serviços de hidráulica fluvial, marítima e industrial, e, dum modo geral, os serviços

relativos ao aproveitamento, polícia e conservação das águas públicas, bem como a gestão de todos os fundos destinados a quaisquer trabalhos nos rios e portos do continente e ilhas adjacentes.

O artigo 17 do decreto n.º 7036 define pela forma seguinte as relações entre a *Administração Geral dos Serviços Hidráulicos* e as *Juntas Autónomas do Pôrto:* as corporações autónomas destinadas à construção e melhoramentos nos portos e rios do continente e ilhas adjacentes e à sua exploração e administração, ficam sujeitas à fiscalização da Administração Geral dos serviços Hidráulicos relacionando-se com o Govêrno por seu intermédio.

Junto da Administração Geral dos Serviços Hidráulicos funciona um Conselho Geral dos Serviços Hidráulicos com a composição e atribuïções que constarão de um diploma especial.

Êste conselho não está ainda constituído nem tem regulamento ainda.

Outros serviços portuários estão a cargo de outros Ministérios.

Assim o Ministério da Marinha tem participação nos serviços dos portos pelas capitanias reguladas pelo decreto de 1 de Dezembro de 1892.

Os serviços de sanidade marítima estão a cargo do Ministério do Trabalho.

A cobrança dos impostos e taxas marítimas faz-se pelo Ministério das Finanças por intermédio das Alfândegas.

Vamos indicar a seguir a forma como se administram os principais portos portugueses.

a) A Administração Geral do Pôrto de Lisboa. — A administração do pôrto de Lisboa é feita actualmente pela Administração Geral do Pôrto de Lisboa.

Pelo contrato de 8 de Maio de 1894 entre o govêrno português e Pierre Hersent empreiteiro das obras do pôrto de Lisboa ficou êste com o direito da exploração comercial de 1.ª secção do pôrto de Lisboa nos termos do artigo 1.º da lei de 27 de Junho de 1893 que dizia:

Ao empreiteiro será concedido, nos termos da legislação aduaneira, a exploração comercial da 1.ª secção do pôrto por um período de tempo que não excederá cinco anos, além do destinado à construção, nos termos da alínea *a)* do n.º 2.

a) O govêrno continuará a cobrar integralmente como receita do Estado, o imposto de carga, ou qualquer outro que venha a substituí-lo.

b) As tarifas da exploração comercial do pôrto serão propostas pelo empreiteiro e aprovadas pelo Govêrno, ouvida a Associação Comercial de Lisboa.

c) Nos últimos cinco anos de exploração comercial do pôrto o rendimento líquido será repartido entre o Estado e a emprêsa, pertencendo ao Estado 30 por cento no primeiro ano, 35 por cento no segundo, 40 por cento no terceiro, 45 por cento no quarto, e 50 por cento no quinto.

d) O empreiteiro manterá o pôrto, seus acessórios e dependências em perfeito estado de conservação e assim o entregará ao Govêrno, findo o prazo da concessão da exploração.

Por decreto de 5 de Abril de 1895 era aprovado o regulamento da exploração comercial do Pôrto de Lisboa.

Pelo artigo 1.º, da lei de 11 de Março de 1907, o Govêrno foi autorizado a explorar por conta própria, a partir de 8 de Maio do mesmo ano, o pôrto de Lisboa entregando a gerência dos respectivos serviços a um Conselho de Administração sob a autoridade imediata do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria e ainda em conformidade com as bases anexas à mesma lei.

Essas bases são as seguintes:

BASE 1.ª

A exploração do porto de Lisboa abrange tôda a margem direita do Tejo, desde 3.500 metros a montante da extremidade oriental do cais construido em Santa Apolonia, até à Torre de Belem e fundeadouros existentes entre estes dois pontos.

Todos os navios que entrem no porto de Lisboa, com excepção dos nacionais que se empreguem na pesca ou na pequena cabotagem costeira, pagarão uma taxa módica de estacionamento, proporcional à sua lotação, que será levada em conta no pagamento da de atracação para os navios que se utilizem dos muros dos cais.

Na exploração do pôrto compreendem-se todos os serviços do seu tráfego, incluindo cargas, descargas, transportes, armazenagens, manipulações e operações semelhantes, com excepção do tráfego do despacho da alfândega.

Além da receita proveniente dêstes serviços, constituirão rendimento próprio do pôrto de Lisboa as taxas que forem estabelecidas para embarque e desembarque de passageiros e de bagagens, depósitos de mercadorias nos terraplenos e armazéns, utilização das docas de reparação, oficinas e planos inclinados, arrendamento de terrenos disponíveis pertencentes ao pôrto, reboques nas bacias ou fora delas, lastragem ou deslastragem, aguadas, uso dos guindastes, e outras que existam ou venham a ser estabelecidas, bem como o produto de venda de terrenos, que não forem julgados necessários para a exploração do pôrto, e a renda paga pelas oficinas de reparação, quando sejam dadas de arrendamento.

Em tabelas, periòdicamente revistas, serão designados os serviços que a administração do pôrto de Lisboa pode

prestar ao comércio e navegação, com indicação dos preços correspondentes a cada um.

§ 1.º Será mantido o regime dos actuais depósitos francos e outros que poderão ser de novo estabelecidos ou ampliados, quando as conveniências comerciais o justifiquem.

§ 2.º A administração do pôrto de Lisboa conserva o mesmo destino aos armazéns em que, hoje, são concedidas armazenagens gratuitas.

BASE 2.ª

Anexas à exploração do pôrto de Lisboa, haverá oficinas de reparação de navios, tanto pelo que respeita a caldeiras e máquinas, como aos cascos, mastreações e mais acessórios.

§ 1.º A montagem e exploração destas oficinas poderá ser feita por conta do Estado ou confiada à indústria particular, dando garantias de provada competência, mediante concurso público e o pagamento de renda, ficando, porém, sujeitas ao director da exploração e ao conselho de administração do pôrto.

§ 2.º Nestas oficinas, caso sejam exploradas particularmente, só poderão fazer-se trabalhos estranhos à construção e reparação de navios, maquinismos ou aparelhos pertencentes à exploração do pôrto, quando se sujeitem ao pagamento das contribuïções respectivas e cumprimento das mais disposições legais para o exercício da indústria.

BASE 3.ª

N.º 1

A exploração do pôrto de Lisboa será confiada a um conselho de administração, sob a autoridade imediata do

Ministro das Obras Públicas, Comércio e Indústria, que será composto dos seguintes membros:

1.º Um presidente, de livre nomeação do Govêrno;

2.º O director da Alfândega de Lisboa;

3.º O chefe do Departamento Marítimo do Centro;

4.º Um representante do comércio;

5.º Um representante das emprêsas de navegação;

6.º Um representante das companhias dos caminhos de ferro mais interessadas na exploração do pôrto;

7.º Um engenheiro director da exploração.

§ 1.º Os vogais a que se referem os n.os 4.º e 5.º serão escolhidos pelo Govêrno em listas tríplices organizadas pela Associação Comercial de Lisboa.

§ 2.º O vogal a que se refere o n.º 6.º será escolhido pelo Govêrno, em lista tríplice, organizada pela Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses.

§ 3.º Os membros do conselho de administração do pôrto, com excepção do último, dividirão entre si 1,5 por cento das receitas líquidas da exploração, conforme com o número de sessões a que cada um assista, e terão pelo menos uma sessão ordinária por semana.

§ 4.º As nomeações e eleição dos membros do conselho, a que se referem os n.os 1.º, 4.º. 5.º e 6.º desta base, serão feitas para o período de 6 anos podendo contudo ser reconduzidos.

N.º 2

O director da exploração será um engenheiro de reconhecida competência, contratado pelo Govêrno, que não poderá acumular essas funções com qualquer outro serviço particular ou público, e só poderá fazer parte de comissões que respeitem à mais conveniente exploração ou administração dos portos nacionais.

§ 1.º O engenheiro director, além do vencimento fixo que lhe fôr estipulado no contrato, perceberá 1 por cento das receitas liquidas da exploração.

N.º 3

Haverá um engenheiro adjunto que, além do vencimento que lhe seja assinado em contrato, receberá 0,5 por cento das receitas líquidas da exploração.

N.º 4

Ao conselho de administração compete:

1.º Arrecadar as receitas e pagar as despesas da exploração do pôrto, entregando nos cofres do Estado, findo o ano económico, o saldo resultante, nos termos da base 5.ª, ficando porém estas faculdades sujeitas às prescrições que, no regulamento geral da contabilidade pública, forem estabelecidas para os serviços cuja administração tem caracter descentralizador e independente;

2.º Organizar e submeter à aprovação do Govêrno, nos prazos regulamentares, o orçamento da receita e despesa anos económicos, para ser incluído no Orçamento Geral do Estado;

3.º Submeter à aprovação do Govêrno os projectos das obras a fazer, de custo superior a 5:000$000 réis:

4.º Resolver as nomeações, demissões, recompensas e aposentação dos empregados, nos termos da base 4.ª, e organizar o serviço braçal por tarefas;

5.º Regular a aquisição de materiais, aparelhos e utensílios para os serviços de construção, exploração e oficinas, contratando fornecimentos e empreitadas, de importância inferior a 10:000$000 réis, e propondo ao Govêrno a adjudicação das superiores;

6.º Aprovar todos os regulamentos dos serviços do pôrto;

7.º Elaborar e submeter à aprovação do Govêrno as tarifas de exploração e as modificações de que venham a carecer;

8.º Propor ao Govêrno as providências que julgar necessárias para a boa exploração e desenvolvimento do tráfego do pôrto, e consultar acêrca dos assuntos que lhe respeitem e que pelo Govêrno forem submetidos ao seu exame;

9.º Submeter à aprovação superior, as contas, por anos económicos, da administração do pôrto, para serem julgadas no Tribunal de Contas, devendo tambem organizar a conta do estabelecimento, relativa ao valor do pôrto seus acessórios e material.

§ 1.º Os fornecimentos e empreitadas serão contratados por concurso público, quando por interêsse do Estado ou urgência comprovada não fôr pelo conselho preferível o concurso limitado ou a encomenda directa, devendo sempre ser preferida a indústria nacional, quando em boas condições fabrique os artigos a adquirir, em igualdade de preço e qualidade, levando-se em conta o ágio de ouro e os direitos de importação e tendo em atenção os prazos do fornecimento.

§ 2.º Das deliberações do conselho serão submetidas à aprovação ministerial as que disso careçam e as demais serão simplesmentes comunicadas à Direcção Geral de Obras Públicas e Minas.

N.º 5

Ao director da exploração incumbe a preparação dos assuntos que devem ser submetidos ao conselho, o expediente e resolução de negócios correntes, a direcção dos

serviços de escritórios, oficinas e quaisquer outros, colocação, licença e castigos do pessoal, de harmonia com os regulamentos e quadros, e tôdas as atribuïções resolutivas imediatas, que sejam exigidas pela especial natureza dos serviços e não possam esperar pela reünião do conselho, a quem serão, em todo o caso, comunicadas.

N.º 6

Ao engenheiro adjunto cabe desempenhar as comissões e serviços de que seja encarregado pelo director, substituir êste nos seus impedimentos e assistir às sessões do conselho de administração.

N.º 7

Em regulamentos especiais serão definidas rigorosamente as atribuïções e modo de funcionamento do conselho de administração do pôrto de Lisboa e do director da exploração, e bem assim se prescreverão as providências necessárias para assegurar rapidez e harmonia em todos os serviços de exploração do pôrto, incluindo os de pilotagem e polícia sanitária.

BASE 4.ª

O pessoal, para todos os serviços da exploração do pôrto de Lisboa, será constituído pela parte dispensável dos empregados do tráfego da alfândega, por empregados adidos ao Ministério da Fazenda ou das Obras Públicas, Comércio e Indústria pelo efectivo dos mesmos quadros que possa ser dispensado, ficando em serviço destacado, pelo que poderá ser mandado regressar à sua anterior situação; poderão ser admitidos, quando assim se julge conveniente, todos ou alguns dos empregados da actual emprêsa, que tenham mais de cinco anos de serviço efectivo.

§ 1.º O pessoal destacado dos serviços dos Ministérios não continuará a receber dêles qualquer espécie de vencimento e em caso algum, dará lugar a vaga nos quadros respectivos. Qualquer outro pessoal que, por exigência de habilitações especiais, não possa ser recrutado pela forma declarada será contratado pelo conselho de administração, que lhe fixará, como aos demais, o vencimento, podendo sempre desligá-los do serviço, pois não terão nomeação definitiva.

§ 2.º Com o orçamento será publicada nota especificada do pessoal em serviço na exploração do pôrto.

BASE 5.ª

O conselho de administração do pôrto de Lisboa poderá aplicar, anualmente, o produto das receitas líquidas a melhoramentos indispensáveis do pôrto, devendo, porém, os projectos e orçamentos de todos os que se julgarem necessários ser submetidos á aprovação do Ministro das Obras Públicas, Comércio e Indústria, que sôbre êles ouvirá o Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, quando dependam dessa aprovação.

§ único. Quando não haja necessidade de dar às receitas líquidas aquela aplicação, todo o produto líquido dos rendimentos dará entrada nos cofres do Tesouro, como rendimento geral do Estado.

BASE 6.ª

O conselho de administração deliberará, imediatamente à sua constituïção, sôbre as aquisições urgentes de material para tôdas as manobras de carga e descarga, atracação

e camionagem, habilitando-se, com a antecipação conveniente, com os guindastes indispensáveis, cábrea flutuante de uma potência superior a 30 toneladas, rebocadores, dragas, material das oficinas de reparação, instalação de motores para fornecimento de energia e iluminação do pôrto, linhas férreas, calçadas, vedações, por forma a que todos os serviços da exploração e administração possam começar no dia próprio, sem abalos ou perturbações, submetendo essas deliberações à aprovação do Govêrno e começando pela aquisição do mais indispensável.

§ único. Adquirir-se-hão as dragas necessárias, não só para assegurar uma conveniente dragagem das docas e espaços juntos aos cais acostáveis, mas ainda para poderem utilizar-se nos portos do continente do reino, onde sejam indispensáveis.

BASE 7.ª

Proverá, também imediatamente, o conselho de administração: à construção de armazéns, em condições convenientes para as exigências comerciais, tanto nos depósitos francos como nos mais terraplenos da exploração; à edificação de espaços cobertos, que forem julgados indispensáveis para o movimento previsto do pôrto; e à construção de obras necessárias para que o serviço de descarga de carvão e carregamento ou depósito de toros de pinheiro se desloque do terrapleno do cais acostável de Alcântara para ponto mais acomodado a êsses serviços.

BASE 8.ª

Também o conselho de administração resolverá: sôbre o prolongamento do cais para montante de Santa Apolónia: modificação do desembarcadouro do Cais da Fundição;

desembarcadouros flutuantes; e continuação do molhe de Santos — podendo mandar proceder a tôdas ou algumas destas obras, depois de aprovados os seus projectos pelo Govêrno, conforme pareça mais útil e conveniente à regularidade dos serviços.

O Decreto de 25 de Abril de 1907 determinou que até ulterior resolução continuassem em vigor as tarifas fixadas no regulamento da exploração comercial do pôrto de Lisboa com as alterações posteriores.

O Decreto de 9 de Abril de 1908 aprovou as tarifas dos rebocadores na Exploração do Pôrto de Lisboa.

O Decreto de 8 de Outubro de 1908 regulou o serviço de cobrança das taxas que a administração do Pôrto de Lisboa tinha a receber pela utilização dos cais acostáveis.

Hoje a exploração do Pôrto de Lisboa constitui uma Direcção Geral do Ministério do Comércio.

O Decreto de 20 de Janeiro de 1912 regulou a escrituração das despesas e receitas do Pôrto de Lisboa.

O Decreto n.º 7:777 de 4 de Novembro de 1921 dissolveu o Conselho de Administração do Pôrto de Lisboa e substituiu-o por uma Administração Geral.

O Decreto n.º 7:793 de 9 de Novembro invocando a necessidade de se proceder à reorganização dos serviços da Exploração do Pôrto de Lisboa e à organização do Ministério do Comércio aprovado pelo Decreto n.º 7:036 de 17 de Outubro de 1920 substituiu o Conselho de Administração por uma Administração Geral.

O *Diário do Govêrno*, I Série, n.º 136 de 6 de Julho de 1921 publicou o *Regulamento da Exploração Comercial do Pôrto de Lisboa*, aprovado pelo Conselho de Administração do Pôrto de Lisboa em sessões de 17 de Maio de 1919, 24 de Junho e 28 de Outubro de 1920 e 5 de Maio de 1921.

O Decreto n.º 6446 de 6 de Março de 1920 aprovou o Regulamento do Conselho de Administração do Pôrto de Lisboa. O *Diário do Govêrno* n.º 145 da 1.ª série de 19 de Julho de 1921 fez uma nova publicação dêste Regulamento rectificado nos artigos 10.º e 34.º

A organização dos serviços da Administração Geral do Pôrto de Lisboa é regulada pelo Decreto n.º 6955 de 22 de Setembro de 1920.

Pelo artigo 1.º determina-se que os serviços continuarão a ser superiormente dirigidos por um engenheiro director auxiliado por um engenheiro sub-director e distribuídos por nove repartições.

À 1.ª Repartição competem os serviços técnicos, de dragagens, eléctricos e hidráulicos.

À 2.ª Repartição incumbem os serviços de docas, estaleiro naval, oficinas e depósitos de material, e inventários.

À 3.ª Repartição competem os serviços de contabilidade.

À 4.ª Repartição incumbem os serviços de movimento e tráfego.

À 5.ª Repartição competem os serviços marítimos.

À 6.ª Repartição competem os serviços de expediente, contencioso e leilões.

À 7.ª Repartição incumbem os serviços de fiscalização, reclamações e estatística.

À 8.ª Repartição competem os serviços de secretaria e arquivo.

À 9.º Repartição dirigida pelo tesoureiro incumbem os serviços de cobrança e arrecadação de receitas e pagamento de despesas, vencimentos e salários.

As tarifas de Administração do Pôrto de Lisboa foram aprovados pelo Decreto n.º 8323 de 12 de Agôsto de 1922.

b) A Junta Autónoma das Instalações Marítimas do Pôrto (Douro-Leixões). — A necessidade de um bom pôrto de abrigo entre Lisboa e Vigo deu como conseqüência a construção do pôrto artificial de Leixões.

As preocupações que surgiram — escreve o Sr. Prof. Pereira dos Santos — em parte da população da cidade do Pôrto (quando foi apresentada em 1883, a proposta de lei para a sua construção) de que êle produziria a deslocação para a sua proximidade do comércio que se estava efectuando nas suas praças e ruas, concorreram para que fôsse projectada apenas como pôrto de abrigo, constituindo como que um ante-pôrto, que mais tarde teria de ser ligado ao pôrto da cidade por um largo e profundo canal marítimo. O tempo e a reflexão desvaneceram porém aquelas infundadas preocupações, e hoje todos reconhecem a necessidade de serem executadas nêle obras, sendo algumas para assegurar mais eficazmente o necessário abrigo e tranqüilidade aos navios que o demandam, e outras para o apropriar para os serviços e usos comerciais. Entre os projectos para a execução das obras, compreende-se um, apresentado pela Companhia das Docas do Pôrto e dos Caminhos de Ferro Peninsulares, segundo o qual a parte comercial ficaria instalada dentro da bacia do Leça, constituindo anexo ao pôrto actualmente existente.

Assim pela lei de 26 de Julho de 1883 o govêrno fôra sòmente autorizado a construir o pôrto de abrigo para a êle se acolherem os navios acossados pelos temporais e a mais nada.

Mais tarde em 29 de Agôsto de 1889 fôra ainda o Govêrno autorizado a contratar, com a Companhia das Docas e Caminhos de Ferro Peninsulares, as obras para transformar o pôrto de Leixões em Pôrto Comercial e explorá-lo, sendo portanto estas obras um encargo para a Companhia,

que o Govêrno só poderia avocar, quando caducasse aquela concessão.

A lei de 7 de Fevereiro de 1911 criou a Junta Autónoma das Obras da Cidade do Pôrto que fez um projecto de adaptação de Leixões a pôrto comercial.

A lei de 23 de Abril de 1913 regulou novamente a questão do pôrto de Leixões entregando a sua exploração comercial à Junta Autónoma das Instalações Marítimas do Pôrto (Douro-Leixões).

As disposições dessa lei são as seguintes:

Artigo 1.º É autorizado o Govêrno, em harmonia com as bases anexas à presente lei e que dela ficam fazendo parte integrante:

1.º A proceder, por intermédio da Junta Autónoma das Obras da Cidade do Pôrto que passa a denominar-se Junta Autónoma das Instalações Marítimas do Pôrto (Douro-Leixões), à exploração comercial do pôrto de Leixões e à execução das novas obras destinadas àquele fim e à defesa e ampliação das actuais, assim como à conservação e beneficiamento do pôrto;

2.º A modificar os artigos 1.º e 2.º do decreto com fôrça de lei de 7 de Fevereiro de 1911, que institui a referida Junta, no sentido de incluir na sua jurisdição os serviços actualmente a cargo da 1.ª Direcção de Serviços Fluviais e Marítimos, na parte do rio Douro a jusante da ponte de D. Luís I, e bem assim a alargar-se até o Pôrto de Leixões, restringindo a no que diz respeito à reforma da cidade; e de aumentar ao numero de membros da Junta cinco vogais, sendo um o director da Alfândega do Pôrto, outro o Presidente da Câmara Municipal do concelho de Gaia, outro eleito pelos armadores e agentes das emprêsas e companhias de navegação, e os dois restantes escolhidos pelo Ministro do Fomento entre o comércio de exportação respectivamente do Pôrto e Gaia;

3.º A modificar o artigo 12.º do mesmo decreto, no sentido de eliminar as alíneas *b)* e *c)* e §§ 1.º e 2.º, podendo transferir os direitos e obrigações referentes à construção do Palácio da Justiça do Pôrto para a Câmara Municipal da mesma cidade;

4.º A reünir, em um só diploma, as disposições contidas nesta lei e suas bases e as do referido decreto com fôrça de lei de 7 de Fevereiro de 1911, com as modificações a que se referem os n.os 2.º e 3.º dêste artigo.

Art. 2.º Os subsídios entregues à Junta, nos termos das alíneas *a)* e *b)* da base 3.ª, anexa à presente lei, e as importâncias constantes da base 4.ª, serão restituídas, sem juro, ao Estado, pelos lucros líquidos anuais da exploração das instalações marítimas do Pôrto (Douro-Leixões) quando concluídas, e o resultado da exploração a cargo da Junta constituïrá receita do Estado, depois de satisfeitas tôdas as despesas e encargos.

As bases a que faz referência o artigo 1.º da lei de 23 de Abril de 1913 são as seguintes:

BASE 1.ª

O Govêrno realizará um acôrdo com a Companhia das Docas do Pôrto e Caminhos de Ferro Peninsulares pelo qual fique desobrigado da garantia de juro de 5 % dos capitais que ela viesse a dispender, nos termos da base 5.ª da lei de 29 de Agôsto de 1889, ficando por sua parte a companhia dispensada:

a) De entregar ao Estado a importância de 4.489:000 escudos, dispendida com a construção do pôrto de Leixões, a respeito do qual caducarão os direitos, concessões e encargos que lhe foram outorgados pela mencionada lei;

b) De tomar a seu cargo a construção e exploração das obras e instalações de apropriação do pôrto de Leixões ao

serviço comercial, de custo computado em 1.051:000 escudos, perdendo também o direito à posse, prevista na mesma lei, de quaisquer terrenos conquistados ao mar e não aproveitados naquela apropriação;

c) De executar a construção do prolongamento, até Leixões, do ramal do caminho de ferro de Campanhã à Alfândega, de custo calculado pelo mesmo diploma em 942:000 escudos.

Será concedido um diferencial nas tarifas de exploração das instalações marítimas do Pôrto (Douro-Leixões) às operações comerciais de trânsito directo internacional pelas linhas férreas que a Companhia das Docas do Pôrto e Caminhos de Ferro Peninsulares explora.

BASE 2.ª

1.º As obras a executar no pôrto de Leixões visarão à sua adaptação ao serviço comercial e à consolidação e defesa dos molhes actuais, devendo:

a) As primeiras ser subordinadas ao projecto elaborado pelos engenheiros Adolfo Loureiro e António dos Santos Viegas, por incumbência da Companhia das Docas do Pôrto e Caminhos de Ferro Peninsular, modificado pela variante estudada pelo engenheiro Henrique de Carvalho de Assunção, a convite da Junta Autónoma das Obras da Cidade do Pôrto, projecto e variante que se acham aprovados pelo Govêrnos;

b) As segundas ser subordinadas ao projecto que fôr aprovado pelo Govêrno, e cujo estudo se acha incumbido à comissão nomeada por portaria de 13 de Fevereiro de 1913.

2.º As obras do Douro serão subordinadas a um plano definido, que será elaborado pela Junta Autónoma, de acôrdo com as necessidades da navegação normal, e terá execução depois de aprovado pelo Govêrno.

3.º As ligações ferro-viárias de Leixões com os cais do Douro serão estudadas, construídas e exploradas pelo Estado; podendo, para a construção, a Junta Autónoma, mediante autorização do Govêrno, adiantar ao Conselho de Administração dos Caminhos do Estado até 600.000 escudos, ou quantia necessária para fazer face ao encargo proveniente de qualquer empréstimo a realizar para a execução desta obra, importâncias estas reembolsáveis pelas disponibilidades a essas datas não cativas do fundo especial dos Caminhos de Ferro do Estado.

BASE 3.ª

Constituïrão receitas da Junta, a partir do dia 1 de Julho de 1913, além daquelas que já lhe pertencem pelo decreto com fôrça de lei de 7 de Fevereiro de 1911, e nos termos e com as condições aí estabelecidas:

a) O produto do direito de carga, que se arrecadar pela Alfândega do Pôrto e sua delegação em Leixões, criado pela lei de 16 de Setembro de 1890, e bem assim a parte correspondente do imposto extraordinário, criado pela lei de 25 de Junho de 1898;

b) O produto dos impostos do pôrto de Leixões, designados nas tabelas A. B. e D. do decreto de 27 de Maio de 1893, e bem assim as percentagens que sôbre os mesmos incidem, provenientes dos impostos adicional, complementar e extraordinário, criados respectivamente pelas leis de 27 de Abril de 1882, 30 de Julho de 1890 e 25 de Junho de 1898.

Tôdas estas importâncias, sem excepção, compreendendo as do decreto de 7 de Fevereiro de 1911, serão incluídas no Orçamento Geral do Estado, quer como receita, quer como despesa; e serão mensalmente liquidadas e satisfeitas à Junta, em correspondência com o produto total arrecadado, sem dependência de duodécimos e as do decreto

de 7 de Fevereiro de 1911, na parte referente ao rio Douro, serão exclusivamente aplicadas às obras do pôrto e barra do Douro nos termos do artigo 2.º desta lei.

BASE 4.ª

Em cada um dos Orçamentos Gerais do Estado dos anos económicos de 1914-1915, e seguintes, será inscrita uma verba, não excedente a 240.000 escudos, destinada a completar, com as receitas previstas nas alíneas *a)* e *b)*, da base anterior, a importância necessária para satisfazer o encargo dos empréstimos que a Junta carecer de levantar para a execução das obras superiormente aprovadas e que se acham orçadas num máximo de 7.500.000 escudos.

O encargo total dos empréstimos não poderá exceder a unidade correspondente a 6 por cento do capital efectivamente realizado, e o período de amortização não poderá ir além de sessenta anos, a contar da data do contrato.

As importâncias de suprimento do Estado serão pagas semestralmente.

BASE 5.ª

Convertidas em lei as presentes bases e adjudicadas as obras à emprêsa ou entidade construtora, o Govêrno decretará a anexação, ao concelho do Pôrto, das freguesias de Matozinhos, Leça de Palmeira, Guinfães e Santa Cruz do Bispo, pertencentes ao concelho de Matozinhos e a totalidade ou parte das outras que ficarem dentro da nova estrada de circunvalação do primeiro daqueles concelhos.

§ único. Emquanto não se tornar efectiva a anexação, o plano de novos arruamentos e de esgotos, na parte a anexar, será feito de acôrdo entre as municipalidades do Pôrto e Matozinhos, sem o que não será realizado.

A organização da *Junta Autónoma das Instalacões Marítimas do Pôrto (Douro-Leixões)* foi aprovada por decreto de 18 de Junho de 1913, e é do teor seguinte:

Atribuïções da Junta

Artigo 1.º A Junta Autónoma das Obras da Cidade do Pôrto, instituída por decreto com fôrça de lei de 7 de Fevereiro de 1911, passa a denominar-se Junta Autónoma das Instalações Marítimas do Pôrto (Douro-Leixões), nos termos da lei de 23 de Abril de 1913.

Art. 2.º Compete à Junta:

a) A execução dos melhoramentos do rio Douro, a jusante da ponte D. Luís I, compreendendo os trabalhos de rectificação das margens, as dragagens e o quebramento de rochas no leito do rio e na barra, a construção de docas de abrigo, cais, armazéns, linhas férreas de serviço e instalação de aparelhos de carga e descarga; a conservação de tôdas as obras e instalações e a sua exploração comercial.

b) A execução dos melhoramentos do pôrto de Leixões, compreendendo as obras necessárias para defesa, complemento e ampliação das obras actuais, as dragagens, quebramento de rochas do fundo e outros trabalhos destinados ao beneficiamento do pôrto de abrigo; a construção das docas, cais, armazéns, linhas férreas de serviço, instalação de aparelhos de carga e descarga e outras obras acessórias, destinadas ao serviço da navegação e do comércio; a conservacão de tôdas as obras e instalações, e a sua exploração comercial;

c) A execução, na costa adjacente aos dois portos, de quaisquer obras ou instalações marítimas complementares das anteriormente indicadas.

Art. 3.º Os planos ou projectos de obras e instalações a cargo da Junta, nos termos do artigo antecedente,

não podem ser executados sem prévia aprovação do Govêrno, dada pelo Ministério do Fomento. Esta aprovação entender-se há concedida sempre que sejam decorridos trinta dias sôbre a data da entrada dos mesmos planos ou projectos nas repartições competentes, sem que por parte destas se formule decisão a seu respeito.

§ 1.º A Junta conformar-se há, em tôdas as suas obras, com as leis e regulamentos vigentes.

§ 2.º As obras a realizar no rio Douro e sua barra serão subordinadas a um plano definido, elaborado pela Junta, de acôrdo com as necessidades da navegação e que terá execução depois de aprovado pelo Govêrno.

§ 3.º As obras de consolidação e defesa dos molhes actuais do pôrto de Leixões serão subordinadas ao projecto que fôr aprovado pelo Govêrno e cujo estudo se acha incumbido à comissao nomeada por portaria de 13 de Fevereiro de 1913. As obras destinadas à adaptação daquele pôrto ao serviço comercial serão subordinadas ao projecto elaborado pelos engenheiros Adolfo Loureiro e António dos Santos Viegas, por incumbência da Companhia das Docas do Pôrto e Caminhos de Ferro Portugueses, modificado pela variante estudada pelo engenheiro Henrique Carvalho de Assunção, a convite da Junta Autónoma das Obras da Cidade do Pôrto, projecto e variante que se acham aprovados pelo Govêrno, por portaria de 13 de Fevereiro de 1913.

Art. 4.º A Junta poderá, para os seus fins, realizar todos os contratos e operações de natureza civil, administrativa ou financeira que houver por convenientes, e terá personalidade civil completa para estar em juízo e fora dêle, representada pelo seu presidente.

§ único. Nas atribuïções conferidas por êste artigo compreender-se há além das mais, o direito de adquirir bens mobiliários ou imobiliários e conservá-los na sua posse

por tempo indefinido, e o de alienar, consignar ou hipotecar em garantia aos seus contratos ou operações, ou para assegurar os seus serviços, a raiz ou os rendimentos de quaisquer edificações, instalações ou serviços por ela instituídos, e bem assim consignar o produto dos impostos a ela afectos, salvo os encargos determinados neste decreto.

Art. 5.º Qualquer conflito de jurisdição ou dúvidas de competência que se suscitarem entre a Junta e o Estado ou a Câmara Municipal do Pôrto, na execução ou interpretação de obras, contratos ou operações por aquela Junta aprovados, serão decididos por arbitragem, para o que cada uma das partes designará o seu árbitro, servindo a desempatar em matéria de obras o vice-presidente do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, em matéria civil e administrativa o presidente do Supremo Tribunal de Justiça e em matéria financeira o presidente da Junta do Crédito Público.

Art. 6.º A Junta, quanto às obras até aqui dependentes do Ministério do Fomento, fica sujeita à fiscalização superior dêste Ministério; e, quanto a contratos de alienação ou hipoteca e a empréstimos ou operações financeiras, em que houver de recorrer a subscrição pública ou haja de formular pùblicamente o programa ou anúncios, ficará sujeita à fiscalização do Ministério das Finanças.

Art. 7.º As atribuïções conferidas à Junta por êste decreto não importam restrição alguma à acção do Estado com respeito a obras ou serviços a estabelecer na cidade, no rio Douro ou na sua barra.

Composição da Junta

Art. 8.º A Junta é constituída por dezasseis membros a saber:

a) O presidente da Câmara Municipal do Pôrto;

b) O chefe do Departamento Marítimo do Norte;

c) O director de Serviços Fluviais e Marítimos (1.ª Direcção);

d) O director das Obras Públicas do Distrito do Pôrto;

e) O director dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro;

f) O director da Alfândega do Pôrto;

g) Um vogal eleito pelas juntas de paróquia dos dois bairros do Pôrto;

h) Um vogal eleito pelos comerciantes ou firmas colectadas, nos dois bairros do Pôrto, na classe de banqueiros ou casas bancárias;

i) Um vogal eleito pelas associações de classe dos comerciantes por grosso e a retalho do Pôrto;

j) Um vogal eleito pelas associações de classe dos fabricantes ou industriais do Pôrto;

k) Um vogal eleito pelos cidadãos colectados nos dois bairros do Pôrto como proprietários;

l) Um vogal eleito pelos armadores e agentes das emprêsas e companhias de navegação;

m) O presidente da Câmara Municipal de Gaia;

n) Um vogal especialmente designado pelo Govêrno, pelo Ministério do Fomento;

o) Dois vogais escolhidos pelo Ministério do Fomento entre o comércio de exportação respectivamente do Pôrto e Gaia.

Art. 9.º Da Junta será presidente o presidente da Câmara Municipal do Pôrto, e vice-presidente o chefe do Departamento Marítimo do Norte; e ela escolherá de entre os seus restantes vogais o secretário e o tesoureiro.

Art. 10.º O cargo de membro da Junta é obrigatório para todos os funcionários públicos designados no artigo 8.º ou eleitos pelas classes nele referidas e voluntário para os demais cidadãos. Para todos êles é gratuito e incompatível com qualquer participação directa ou indirecta em obras, contratos ou serviços que tenham de ser custeados com os fundos a ela afectos.

Art. 11.º O mandato efectivo dos vogais designados nas alíneas *g)*, *h)*, *i)*, *j)*, *k)* e *l)* do artigo 8.º durará dois anos e pode recair em cidadãos alheios ao grémio dos respectivos eleitores, com recondução por eleições sucessivas.

Art. 12.º O presidente em exercício na Junta terá sempre voto nas deliberações dela e voto de qualidade em caso de empate na votação.

Art. 13.º O governador civil do distrito do Pôrto terá lugar em tôdas as sessões da Junta, poderá convocá-la extraordinàriamente quando reputar conveniente, e será nela ouvido, mas não terá voto nas suas deliberações nem poderá embargar obras nem empreendimento algum.

Art. 14.º A Junta poderá instituir comissões compostas de pessoas a ela estranhas, sem distinção de classe, para o estudo de assuntos especiais da sua competência.

Art. 15.º Os membros da Junta, bem como os cidadãos que compuzerem as comissões facultativas a que se refere o artigo antecedente, serão responsáveis pelos seus actos nos mesmos termos em que o são ou vierem a ser os vereadores do município.

Art. 16.º A eleição dos vogais designados nas alíneas *h)* e *l)* do artigo 8.º será feita perante a Câmara Municipal do Pôrto, em dia que o governador civil designará; e a do vogal das juntas de paróquia terá lugar na forma que fôr acordada desde já entre os respectivos presidentes.

§ 1.º Emquanto se não proceder à eleição referida, representará a classe de banqueiros o cidadão que fôr designado pelas direcções reünidas dos bancos Aliança, Comercial do Pôrto, Caixa Filial do Banco do Minho e Caixa Filial do Banco de Portugal; a classe dos negociantes não banqueiros, o cidadão que fôr designado pelas direcções

reünidas da Associação Comercial do Pôrto, Centro Comercial do Pôrto, Associação dos Lojistas e dos Revendedores a Retalho; a classe de fabricantes, o cidadão que fôr designado pela direcção da Associação Industrial Portuense; a classe dos armadores e agentes de companhias ou emprêsas de navegação, o cidadão que fôr pelas mesmas escolhido e designado; e, finalmente, a classe dos proprietários o cidadão que fôr designado pela direcção da Associação dos Proprietários.

§ 2.º A designação dos delegados indicados no parágrafo antecedente será também feita perante a câmara municipal.

Art. 17.º Nos actos e contratos da Junta, servirá de notário, sem emolumento, o secretário da Câmara Municipal do Pôrto.

Receitas e encargos da Junta

Art. 18.º Constituem receita da Junta, a partir de 1 de Julho de 1913:

a) O produto dos impostos estabelecidos nas leis de 19 de Junho de 1841, 16 de Julho de 1848, 29 de Outubro de 1891 e artigos 2.º e 3.º do decreto de 8 de Outubro de 1900;

b) O produto do direito de carga, que se arrecadar pela Alfândega do Pôrto e sua delegação em Leixões, criado pela lei de 16 de Setembro de 1890, e bem assim a parte correspondente do imposto extraordinário, criado pela lei de 25 de Junho de 1898;

c) O produto dos impostos do pôrto de Leixões designados nas tabelas A, B e D do decreto de 27 de Maio de 1893, e bem assim as percentagem que sôbre as mesmas incidem, provenientes dos impostos adicional, complementar e extraordinário, criados respectivamente pelas leis de

27 de Abril de 1882, 30 de Julho de 1890 e 25 de Junho de 1898;

d) O rendimento, aluguéis ou outros proventos dos armazéns, cais, transportes, linhas férreas, telegráficas ou telefónicas, prédios, passagens ou quaisquer outras instalações ou serviços que a Junta instituir ou estabelecer no exercício das suas atribuïções;

e) Quaisquer dotações ou donativos que lhe forem atribuídos por colectividades ou particulares ou assinados em diplomas especiais;

f) A importância, não excedente a 240.000 escudos, que for inscrita em cada um dos orçamentos gerais do Estado, dos anos económicos de 1914-1915 e seguintes, destinada a completar com as receitas previstas nas alíneas *b)* e *c)* a quantia necessária para satisfazer o encargo dos empréstimos que a Junta carecer de levantar para execução das obras superiormente aprovadas.

§ único. As importâncias das alíneas *a)*, *b)* e *c)* serão liquidadas mensalmente e satisfeitas à Junta em correspondência com o produto total arrecadado, sem dependências de duodécimos. As importâncias da alínea *f)*, dos suprimentos do Estado, serão pagas semestralmente.

Art. 19.º Tôdas as importâncias, sem excepção, a que se refere as alíneas *a)* a *f)* do artigo antecedente, serão incluídas no Orçamento Geral do Estado, quer como receita, quer como despesa.

Art. 20.º As importâncias arrecadadas pela Junta, e que vão descritas nas alíneas *b)*, *c)* e *f)* do artigo 18.º serão por ela restituídas, sem juro, ao Estado, pelos lucros líquidos anuais da exploração das instalações marítimas do Pôrto (Douro-Leixões), quando concluídas, e o resultado da exploração a cargo da Junta constituïrá receita do Estado depois de satisfeitas tôdas as despesas e encargos.

Art. 21.º Do produto dos impostos a que se refere a

alínea *a)*, do artigo 18.º, a Junta entregará ao Estado, em conta do Ministério do Fomento, anualmente, a quantia de 2.500 escudos, com destino exclusivo ao custeio da Escola Elementar do Comércio; em conta do Ministério do Interior, anualmente a quantia de 14.450 escudos, para ocorrer aos encargos da Estação de Saúde do Pôrto e Pôsto Marítimo de Desinfecção de Leixões; ao Govêrno Civil do Pôrto, também anualmente, com destino exclusivo ao Asilo de Mendicidade, a quantia de 2.000; ao Estabelecimento do Salva-Vidas, também anualmente, 1.000 escudos; à Câmara Municipal do Pôrto, para ajuda de custo na conservação das instalações privativas da Bôlsa e Tribunal do Comércio, 1.000 escudos, também anuais; e, finalmente, assegurará e satisfará o serviço do juro e amortização das obrigações ainda subsistentes da emitidas pela Associação Comercial do Pôrto para a edificação do Pôsto Marítimo de Desinfecção de Leixões, em conformidade com os decretos de 8 de Outubro de 1900 e 4 de Abril de 1904.

Art. 22.º Os impostos especiais a que se refere o decreto de 8 de Outubro de 1900, como o de 4 de Abril de 1904, continuam consignados em garantia ao serviço do juro e amortização das citadas obrigações emitidas pela Associação Comercial do Pôrto, emquanto se não fizer o pagamento integral do respectivo empréstimo, e do produto dêsses impostos a Junta nunca disporá da quantia necessária, para ter sempre em depósito na Caixa Geral de Depósitos o montante do juro e amortização relativos a um semestre por vencer.

Art. 23.º O encargo total dos empréstimos que a Junta tiver de contrair para a execução de qualquer empreendimento não poderá exceder a anuidade correspondente a 6 por cento do capital efectivamente realizado, e o período

de amortizacão não poderá ir além de sessenta anos, a contar da data do contrato.

Art. 24.º A Junta será isenta de tôda a espécie de imposto pelos edificios, instalações ou serviços por ela instituidos e utilizados para um fim de interêsse público, e gozará das prerogativas estabelecidas para as obras municipais pela lei civil ou de processo.

Art. 25.º As receitas da alínea *a)* do artigo 18.º, na parte referente ao rio Douro, depois de deduzidos os encargos a que se réferem os artigos 21.º e 22.º, serão exclusivamente aplicadas às obras do pôrto e barra do Douro.

Art. 26.º A Junta, mediante autorização do Govêrno, poderá adiantar, ao conselho de administração dos caminhos de Ferro do Estado, uma quantia não excedente a 600.000 escudos, destinada à construção da ligação ferroviária entre Leixões e os cais do Douro, ou a quantia necessária para fazer face ao encargo proveniente de qualquer empréstimo a realizar para execução desta obra, devendo o seu reembôlso efectuar-se pelas disponibilidades, não cativas à data do adiantamento, do fundo especial dos caminhos de Ferro do Estado.

Art. 27.º A Junta concederá um diferencial nas tarifas da exploração das instalações marítimas do Pôrto (Douro-Leixões), às operações comerciais de trânsito directo internacional pelas linhas férreas exploradas pela Companhia das Docas do Pôrto e Caminhos de Ferro Peninsulares.

Art. 28.º A Junta formulará, com aprovação do Ministério do Fomento sob a reserva estatuida no artigo 3.º, os regulamentos adequados à perfeita execução dêste decreto, e as tabelas de exploração das instalações marítimas a seu cargo.

Disposições diversas

Art. 29.º São incluídos na Juridisção da Junta os serviços actualmente a cargo da 1.ª Direcção de Serviços Fluviais e Marítimos, na parte do rio Douro a jusante da ponte D. Luís I e na costa marítima entre a barra do Douro e o Pôrto de Leixões.

Art. 30.º Ficam sem efeito as disposições das alíneas *b)* e *e)* e §§ 1.º e 2.º do artigo 12.º do decreto com fôrça de lei de 7 de Fevereiro de 1911, podendo ser transferidos os direitos e obrigações referentes à construção do Palácio da Justiça do Pôrto para a Câmara Municipal da mesma cidade.

Art. 31º A importância de 20.000 escudos, a que se refere a alínea *f)* do artigo 12.º do decreto de 7 de Fevereiro de 1911, continuará em poder da Junta até que a Câmara Municipal possa dar execução aos bairros novos que substituirão os actuais bairros sujeitos às inundações do rio Douro, e entregar-lha há quando para isso receber ordem do Govêrno. Bem assim, conservará as importâncias a que se refere a alínea *e)* do mesmo decreto, até lhe ser ordenada a sua entrega à mesma Câmara.

Art. 32.º O Govêrno realizará um acôrdo com a Companhia das Docas do Pôrto e Caminhos de Ferro Peninsulares, pelo qual fique desobrigado da garantia de juro de 5 por cento dos capitais que ela viesse a despender nos termos da base 5.ª da lei de 29 de Agôsto de 1889, ficando por sua parte a Companhia dispensada:

a) De entregar ao Estado a importância de 4.489.000 escudos, despendida com a construção do Pôrto de Leixões, a respeito do qual caducarão os direitos, concessões e encargos que lhe foram outorgados pela mencionada lei;

b) De tomar a seu cargo a construção e a exploração das obras e instalações de apropriação do Pôrto de Leixões ao serviço comercial, de custo computado em escudos 1.051.000, perdendo também o direito à posse, prevista na mesma lei, de quaisquer terrenos conquistados ao mar e não aproveitados naquela apropriação;

c) De executar a construção do prolongamento até Leixões, do ramal do caminho de ferro de Campanhã à Alfândega, de custo calculado pelo mesmo diploma em escudos 942.000.

Art. 33.º Adjudicadas as obras do Pôrto de Leixões à emprêsa ou entidade construtora, o Govêrno decretará a anexação, ao concelho do Pôrto, das freguesias de Matozinhos, Leça da Palmeira, Guinfães e Santa Cruz do Bispo, pertencentes ao concelho da Matozinhos, e a totalidade ou parte das outras que ficarem dentro da nova estrada de circunvalação do primeiro daqueles concelhos.

§ único. Emquanto não se tornar efectiva a anexação, o plano de novos arruamentos e de esgotos, na parte a anexar, será feito de acôrdo entre as municipalidades do Pôrto e Matozinhos, sem o que não será realizado.

Art. 34.º Fica revogada a legislação em contrário.

Paços do Govêrno da República, em 18 de Junho de 1913. — *Afonso Costa — Rodrigo José Rodrigues — António Maria da Silva.*

A lei n.º 1437 de 30 de Maio que a seguir se reproduz veio facilitar a execução das obras do Pôrto de Leixões.

Os termos dessa lei são os seguintes:

Art. 1.º É fixado em 7:500.000$00 escudos ouro ou na sua equivalência de £ 1.666:666 à paridade de escudos 4$50 por £, o custo das obras destinadas à adaptação do Pôrto de Leixões ao serviço comercial, segundo o projecto e variante que se acham aprovados pelo govêrno, por portaria de 13 de Fevereiro de 1913.

Art. 2.º A Junta Autónoma das Instalações Marítimas do Pôrto (Douro-Leixões) poderá efectuar as operações financeiras indispensáveis para a realização do capital fixado no artigo anterior, desde que a taxa de juro sobre o valor nominal não exceda a taxa de desconto do Banco de Portugal.

As condições dos respectivos contratos, incluindo o prazo das amortizações, devem ser aprovadas pelo ministério das Finanças, mediante informação do delegado do govêrno na referida Junta Autónoma.

§ único. Os títulos a emitir para a realização do capital necessário para a execução das referidas obras serão isentos, durante 30 anos, de quaisquer impostos sôbre as importâncias de juro e capital.

Art. 3.º Para fazer face aos encargos resultantes das operações de crédito a realizar para execução das obras complementares do pôrto de Leixões, fica consignada à mesma Junta Autónoma, da mesma constituindo receita própria, o produto integral do imposto de comércio marítimo estabelecido pelo artigo 1.º e seu § 1.º do decreto n.º 3:383, de 25 de Setembro de 1922, que pelas alfândegas seja cobrado em ouro ou em escudos nos portos do Douro e de Leixões, e bem assim o produto integral de tôdas as taxas de carácter local: o imposto da Praça do Comércio, do Pôsto de Desinfecção, as taxas de ancoragem, de ocupação de armazem e terrenos e quaisquer outros que resultem da exploração comercial das instalações marítimas da Junta Autónoma.

§ 1.º Tanto o produto do imposto de comércio marítimo como o de qualquer dos impostos ou taxas indicadas neste artigo, que sejam cobrados pela Alfândega e pela Estação de Saúde do Pôrto, serão entregues à Junta Autónoma por ordem de pagamento do ministério das Finanças, baseada nos mapas mensais ao mesmo fornecidos por aque-

las repartições do Estado, dos quais remeterão à Junta mensalmente em duplicado.

§ 2.º A entrega do produto de todos os impostos entra em vigôr desde o dia 1 do mês seguinte à promulgação da presente lei.

Art. 4.º Quando em qualquer ano económico as receitas da Junta Autónoma sejam insuficientes para satisfazer os encargos dos contratos celebrados para a realização do capital designado no artigo 1.º, e bem assim para a conservação corrente dos portos do Douro e Leixões, fica o govêrno autorizado a incluir no orçamento geral do Estado, em substituïção da quantia de escudos 750:000$00 fixada no artigo 2.º da lei n.º 1:028, de 20 de Agôsto de 1920, a importância que fôr necessária para a liquidação dos referidos encargos mediante informação do seu *quantum* feito pelos delegados do govêrno na mesma Junta.

Art. 5.º Fica revogada a legislação em contrário. [1]

c) A Junta das Obras de Viana e rio Lima. Pela lei n.º 216 de 30 de Junho de 1914 foi criada a Junta de Obras de Viana e Rio Lima.

Essa lei é do teor seguinte:

Artigo 1.º É o Govêrno autorizado a delegar em uma corporação local, a instituir até ao dia 30 de Junho próximo futuro, na cidade de Viana do Castelo, a faculdade de:

a) Administrar as obras de melhoramento do seu pôrto;

b) Rectificar as margens do rio Lima, até à sua foz;

---

[1] Adolpho Loureiro, *Os portos marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes;* Pereira dos Santos, *As Vias de Comunicação em Portugal* in *Revista do Instituto Superior de Comércio de Lisboa* n.º III p. 202; Ezequiel de Campos, *Leixões — pôrto comercial.*

c) Promover, pelos meios que julgar eficazes dentro das leis vigentes, o desenvolvimento da agricultura na região a cujos produtos o Pôrto de Viana possa dar saída.

Art. 2.º Serão consideradas receitas dessa corporação, destinadas aos encargos destas obras:

a) A aplicação do sobretaxa de $10 em cada 1.000 quilogramas de mercadorias importadas e exportadas pela barra de Viana;

b) O produto da venda de todos os terrenos conquistados ao leito do rio Lima, depois de corrigidas as suas margens;

c) Todos os impostos a cobrar da navegação e da carga.

1.º Por tonelagem de arqueação.

2.º Estadia dentro da doca ou no ante-pôrto.

3.º Por atracação aos cais da doca.

4.º Aluguer de terrapleno em volta da doca.

5.º Por ocupação dos cais marginais do rio, desde a ponte do caminho de ferro até à doca.

6.º Por aluguer de armazéns.

7.º Por aluguer de guindastes.

8.º O imposto já consignado às obras da barra de Viana.

d) Todos os subsídios que lhe possam ser destinados, ou pelo Govêrno ou pela Junta Geral do Distrito.

Art. 3.º Para completa execução do que se acha preceituado na alínea *c)* do artigo antecedente, o Govêrno transfere para essa corporação a jurisdição que, até à data fixada no referido artigo 1.º, lhe pertence sôbre as terras que circundam a doca a estes adjacentes e os cais e na parte actualmente canalizada no rio Lima e bem assim os terrenos das margens do rio Lima, que sejam pertença do Estado; igualmente confere o Govêrno, à corporação local referida, todos os materiais, máquinas e ferramentas que até à data da sua constituïção se destinem a êsse ou outro emprêgo nas obras da doca ou a ela concernentes.

§ único. A corporação local a que alude o artigo 1.º é obrigada:

1.º A mandar proceder ao levantamento topográfico de todos os terrenos que lhe ficam pertencendo, tendo de enviar a respectiva planta ao Govêrno, no prazo máximo de sessenta dias, a contar da promulgação da presente lei.

2.º A organizar o inventário dos bens móveis e imóveis, na sua posse, submetendo-o à apreciação do Govêrno, dentro do mesmo prazo indicado no número anterior.

Art. 4.º A corporação local a que o Govêrno confere as faculdades referidas nos artigos antecedentes intitular-se há Junta Autónoma das Obras do Pôrto de Viana e do Rio Lima.

Art. 5.º A Junta terá por objectivo a administração e aplicação, sob a imediata inspecção e vigilância do Ministério do Fomento, de que fica dependente, como sua delegação, de tôdas as receitas, subsídios ou recursos de qualquer proveniência, destinando-os às obras de melhoramentos do pôrto e barra de Viana, na conservação e reparação, e das actuais obras, e ainda às que se relacionem com a rectificação das margens do rio Lima até à sua foz.

Art. 6.º Como obras de melhoramentos do pôrto devem entender-se todas as que contribuam para o aumento do tráfego comercial e marítimo, para o que nelas ficam incluídas tôdas as que, quer directa, quer indirectamente, promovem êsse aumento.

Art. 7.º Delegada, como fica, do Ministério do Fomento, a Junta corresponde-se directamente com a Direcção Geral das Obras Públicas e Minas.

Art. 8.º A Junta é constituída por vogais natos e vogais electivos.

a) São vogais natos:

O Governador Civil do distrito de Viana.

O Presidente do Senado do concelho.

O oficial de marinha capitão do pôrto.

O chefe da delegação aduaneira.

O director dos Serviços Fluviais e Marítimos (1.ª Direcção).

O engenheiro director dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro.

O respectivo delegado agrícola.

b) Os vogais efectivos são:

Dois delegados da Associação Comercial, pelos exportadores e importadores.

Um delegado pelos armadores de navios ou consignatários de embarcações, devendo ter a sua morada em Viana.

Um delegado eleito pelas casas bancárias, bancos e banqueiros colectados como tais no distrito de Viana do Castelo.

Um delegado da Associação Marítima de Viana do Castelo.

Art. 9.º Haverá presidente, vice-presidente, secretário e tesoureiro.

a) O Governador Civil será o presidente nato da Junta.

Os outros cargos deverão ser providos por eleição e por escrutínio secreto, sendo bienal o seu exercício e admissível a reeleição.

b) Para preenchimento da vaga deixada por qualquer vogal electivo se comunicará no prazo de quinze dias à respectiva colectividade, a fim de se proceder sem demora à eleição do novo vogal.

Art. 10.º O cargo de vogal electivo é voluntário, honorífico, gratuito e incompatível com qualquer participação directa ou indirecta, manifesta ou oculta, nas obras, serviços ou contratos que sejam realizados com os dinheiros administrados pela Junta.

Art. 11.º Os vogais natos desempenharão o seu mandato perante a Junta durante o período que durar a comissão em que se encontram investidos, e os vogais electivos deixam de tomar parte nos trabalhos da Junta desde que não pertençam às colectividades que os nomearem seus seus delegados.

Art. 12.º A todos os vogais a posse é dada pelo Governador Civil ou pelo presidente em exercício na primeira sessão a que o vogal compareça.

Art. 13.º A renovação dos vogais electivos far-se há alternadamente, a fim de não ser prejudicado o regular funcionamento da Junta.

Art. 14.º A Junta reünirá ordinàriamente uma vez em cada mês e extraordinàriamente tôdas as vezes que os assuntos o reclamem, sendo facultado ao presidente convocar reüniões extraordinárias quando o julgue necessário.

Art. 15.º As sessões da Junta poderão ter lugar em edifício próprio ou arrendado, conservando-se a sua secretaria acessível ao público durante os dias úteis, desde as dez às dezoito horas.

Art. 16.º A inspecção técnica e administrativa dos serviços a cargo da Junta pertence ao inspector dos serviços hidráulicos do continente.

Art. 17.º Tôda a correspondência da Junta para qualquer parte do continente ou colónias portuguesas será isenta de franquia.

Art. 18.º Para serviço da secretaria terá a Junta um guarda-livros, um amanuense e um servente, cuja escolha e honorários lhe pertence fixar.

a) Assim como é livre para a Junta a admissão dêstes empregados, assim lhe fica livre igualmente a faculdade de lhes dispensar os serviços.

Art. 19.º Além doutras atribuïções, que serão determinadas no regulamento interno, ao guarda-livros pertence todo o trabalho de escrituração e expediente da secretaria da Junta, elaboração das actas, escrupulosa arrumação dos

livros, devendo igualmente prestar tôda a sua coadjuvação ao vogal tesoureiro para o bom desempenho das suas funções.

a) O amanuense auxiliará o guarda-livros, a quem fica subordinado.

Art. 20.º Ao guarda livros será exigida uma caução em dinheiro ou fiança equivalente a 2.000$.

Art. 21.º O engenheiro director das obras do pôrto e barra de Viana, directamente subordinado à Direcção Geral das Obras Públicas e Minas, é de nomeação do Ministério do Fomento de entre os engenheiros chefes do quadro das Obras Públicas ou engenheiros subalternos de 1.ª classe.

a) O engenheiro director superintende imediatamente nos serviços e é igualmente o chefe imediato de todo o pessoal, técnico e administrativo, empregado nas obras;

b) Para auxiliar o engenheiro-director nos seus serviços ser-lhe há fornecido, pela mesma forma de nomeação, um engenheiro do quadro e de categoria inferior à daquela ou condutor do mesmo quadro.

Art. 22.º São principais atribuïções e deveres da Junta das Obras do Pôrto de Viana e Rio Lima:

1.º Organizar o orçamento das receitas e despesas que durante cada ano civil terá de arrecadar e despender com as obras, pessoal técnico e administrativo, em conformidade com os relatórios e mais documentos justificativos que prèviamente lhe serão fornecidos pelo engenheiro-director.

a) Êste orçamento será enviado ao Govêrno até o dia 15 de Dezembro de cada ano.

b) Dentro de quinze dias terá de ser comunicada à Junta a sua aprovação ou não aprovação, indicando-se as correcções que nele deverão ser introduzidas.

c) Não sendo recebida até 31 de Dezembro notificação alguma, considerar-se há aprovado o orçamento e por êle

terá de reger-se a Junta durante o ano civil a que êsse documento diga respeito.

2.º Submeter à aprovação do Govêrno os projectos de obras de qualquer natureza elaborados pelo engenheiro-director, e que tenham sido sancionados pelo voto favorável da Junta, depois de discutidos em suas sessões, salvo o disposto na alínea *a)*.

a) São dispensados da aprovação superior tôdas as obras e contratos cuja importância não exceda 2.000$;

b) Os projectos submetidos à aprovação das instâncias competentes dar-se-hão como aprovados se dentro do prazo de sessenta dias, depois de expedidos, a Junta não receber comunicação oficial da sua aprovação ou rejeição.

3.º Evitar que quaisquer obras se executem sem seu prévio consentimento.

4.º Intervir na recepção de materiais, maquinismos ou de quaisquer outros objectos que se adquiram por ajuste particular ou por concurso, assim como a de tôdas as recepções provisórias ou definitivas de obras novas executadas por contrato ou das que se concluam por administração.

5.º Autorizar o vogal-tesoureiro a efectuar pagamentos por documentos ao empreiteiro ou que digam respeito a fornecimento de materiais ou ainda por fôlhas de jornais de operários empregados nas obras por administração.

a) Todos êsses documentos não poderão merecer a aprovação da Junta sem que êles sejam visados pelo director das obras.

6.º Examinar e aprovar os mapas mensais de tôdas as despesas e das obras realizadas que o engenheiro-director lhe fornecerá.

7.º Enviar ao Govêrno um relatório anual suficientemente explícito e do qual se infira qual a acção económica da Junta em todos os ramos de administração que lhe foi confiada.

a) O desempenho destas obrigações não deverá ir além de 31 de Março.

8.º Prestar tôdas as informações que lhe sejam pedidas pelas Repartições do Estado. Idênticas informações poderá fornecer às corporações ou particulares que os solicitem, se da sua divulgação não resultar inconveniente para o seu funcionamento.

9.º Registar em livro próprio as actas em que explicitamente se mencionem todos os assuntos tratados em suas sessões, nelas resumindo o parecer de cada vogal que interviesse na discussão.

10.º Fazer arrecadar na Caixa Geral de Depósitos ou na Caixa Económica Portuguesa tôdas as receitas alfandegárias ou quaisquer outros rendimentos que lhe sejam consignados.

a) Em tôdas as sessões ordinárias será presente o balancete mostrando a situação da conta de valores à ordem da Junta.

b) O levantamento de qualquer quantia só poderá realizar-se mediante a apresentação de ordens impressas, chanceladas com o sêlo privativo da Junta e levando a assinatura do presidente em exercício e do tesoureiro.

11.º Contrair empréstimos de quantias exclusivamente destinadas à realização do plano a que obedece a sua constituïção, mediante prévia autorização do Govêrno, a quem serão submetidos todos os termos e condições em que se pretendem realizar êsses empréstimos, para o que poderá consignar ao serviço dêsses empréstimos tôdas as receitas designadas nas alíneas *a)* e *b)* do artigo 2.º

12.º Alinear por concurso, a que seja dada a máxima publicidade, todos os terrenos conquistados ao leito do rio Lima em virtude das obras que execute, quando daí não resulte inconveniente para a Junta ou porventura lesão de interêsses gerais para os povos, tendo o direito de

opção os proprietários de terenos marginais que sejam confinantes com os terrenos que se alienem.

13.º Obrigar o pagamento e efectuar a cobrança de taxas que façam parte de regulamentos especiais e por ela organizados e aprovados pelo Govêrno.

Art. 23.º A Junta Autónoma das Obras do Pôrto de Viana e do Rio Lima fica obrigada a enviar as contas da sua responsabilidade ao Conselho Superior da Administração Financeira do Estado, para julgamento, até o dia 30 de Setembro, imediato a cada gerência, acompanhadas da respectiva documentação, em harmonia com o que está preceituado para a Junta Administrativa das Obras da Barra e Ria de Aveiro.

Art. 24.º A fim de mais detalhadamente poderem ser fixadas as atribuïções que pertençam a cada um dos órgãos funcionais da Junta, deverá esta submeter à sansão do Govêrno o seu regulamento interno.

a) Êste diplona terá de ser enviado ao Ministério do Fomento três meses depois da aprovação do presente projecto pelas Câmaras Legislativas.

Art. 25.º fica revogada a legislação em contrário.

d) A projectada Junta Autónoma de Pôrto e Barra de Vila do Conde. Em 27 de Abril de 1922 os deputados Henrique Pires Monteiro, Adriano António Crispiniano da Fonseca e Joaquim Narciso da Silva Matos apresentaram o seguinte projecto de lei, criando a Junta Autónoma do Pôrto e Barra de Vila do Conde:

Art. 1.º É o Govêrno autorizado a delegar em uma corporação local, a instituir em Vila do Conde e que se denominará Junta Autónoma do Pôrto e Barra de Vila do Conde, a faculdade de:

a) Fazer o estudo das obras de melhoramento do pôrto

e barra de Vila do Conde, adoptando qualquer dos projectos já oficialmente apresentados ou elaborando e adoptando qualquer projecto novo;

b) Executar e administrar as respectivas obras, cuidar da reparação e conservação das já existentes e bem assim dirigir e regular os serviços, fundos e tributos especiais do pôrto e barra;

c) Promover, dentro da legislação em vigor e por todos os meios que julgar mais profícuos, o desenvolvimento do tráfego marítimo e comercial do mesmo pôrto.

Art. 2.º São transferidas para a Junta tôdas as autorizações até agora concedidas ao Govêrno por leis especiais respeitantes a êste pôrto, sendo-lhe entregues todos os estudos e trabalhos que a êle se refiram, e para ela passando também a jurisdição que o Govêrno tem sôbre os cais e terrenos adjacentes que sejam pertença sua.

Art. 3.º Constituem receitas da Junta:

a) O produto da venda ou arrendamento dos terrenos compreendidos na zona de jurisdição da Junta ou que a esta por qualquer título pertençam, e, de uma maneira geral, tôdas as que provierem da exploração do pôrto e seu aparelhamento;

b) O produto de tôdas as taxas e impostos a cobrar da navegação e da carga e bem assim de quaisquer outras receitas e impostos para as obras do pôrto especialmente votadas;

c) O produto de todos os subsídios que lhe sejam destinados pelo Govêrno, Câmara Municipal de Vila de Conde ou qualquer outra corporação do concelho e distrito;

d) Tôdas as mais receitas, seja qual fôr a sua proveniência, que à execução e desenvolvimento das mesmas obras se destinem.

Art. 4.º A Junta, no exercício das funções administrativas que lhe são confiadas, é considerada como delegada

do Govêrno, e fica dependente do Ministério do Comércio e Comunicações, por intermédio da Administração Geral dos Serviços Hidráulicos, com quem directamente se corresponderá,

§ único. Tôda a correspondência da Junta para o continente, ilhas e colónias portuguesas é isenta de franquia.

Art. 5.º A Junta é obrigada:

1.º A mandar proceder ao levantamento topográfico de todos os terrenos que lhe ficarem pertencendo, enviando ao Govêrno, no prazo de cento e oitenta dias, a contar da sua instalação, a respectiva planta;

2.ª A organizar o inventário dos bens móveis e imóveis na sua posse, submetendo-o, dentro da prazo designado no número precedente, à apreciação do Govêrno.

Art. 6.º Como obras de melhoramento do pôrto devem também entender-se tôdas as que contribuam para o aumento do tráfego marítimo e comercial do mesmo pôrto, para o que nelas ficam compreendidas tôdas as que, quer directa, quer indirectamente, promovam êsse aumento.

Art. 7.º O Govêrno poderá facilitar à Junta, por empréstimo ou aluguer, o material de dragagem e qualquer outro de que disponha e sirva à execução das respectivas obras ou aos trabalhos da sua reparação e conservação.

Art. 8.º A Junta é constituída por vogais natos e electivos:

a) São vogais natos:

O presidente da Comissão Executiva da Câmara de Vila do Conde;

O capitão do pôrto ou delegado marítimo;

O engenheiro chefe da respectiva Divisão Hidráulica;

O presidente da Associação Comercial de Vila do Conde;

b) São vogais electivos:

Um delegado das juntas de freguesias do concelho;

Um delegado das associações de classe;

Um delegado das sociedades de pesca ou navegação;

Um delegado das firmas exportadoras e das firmas consignatárias de navios.

Art. 9.º A Junta elegerá por escrutínio secreto os seus presidente, vice-presidente e secretários, sendo trienal o seu exercício e admissível a reeleição.

Art. 10.º A cargo de vogal da Junta é gratuito e incompatível com qualquer participação directa ou indirecta nas obras, serviços ou contratos com fundos por ela administrados.

Art. 11.º Os vogais natos exercem o seu mandato emquanto durar a comissão em que se encontrem investidos, e os vogais electivos serão eleitos por três anos, podendo ser reeleitos.

Art. 12.º A Junta elegerá uma comissão executiva, composta de cinco membros, que entre si escolherão presidente, vice-presidente e secretário, e que terá a seu cargo a execução das deliberações da Junta, a fiscalização de todos os serviços e todos os demais assuntos que demandem resolução imediata.

Art. 13.º A Junta terá reüniões ordinárias mensais, nos dias que na primeira reünião de cada ano sejam fixados, e as sessões extraordinárias que forem convocadas pelo seu presidente, pela comissão executiva ou pela maioria dos seus vogais.

Art. 14.º A Junta terá, para os seus serviços, o pessoal que julgar indispensável e que será da sua livre nomeação e demissão, podendo exigir prévia caução àqueles funcionários que pela natureza especial das suas funções devam prestá-la.

Art. 15.º Para director das obras será nomeado, sob proposta da Junta, um engenheiro chefe ou subalterno de 1.ª classe do quadro de engenharia civil, a cargo do qual

ficarão todos os serviços, e que será o chefe imediato de todo o pessoal empregado nas obras, devendo as respectivas atribuïções e obrigações estabelecer-se em regulamento elaborado pela Junta e aprovado pelo Ministério do Comércio e Comunicações.

Art. 16.º São principais atribuïções e deveres da Junta Autónoma:

1.º Organizar o orçamento das receitas e despesas que terá de arrecadar e efectuar durante cada ano civil com os serviços a seu cargo.

a) Êste orçamento será enviado ao Govêrno até 30 de Outubro de cada ano;

b) Dentro de trinta dias será comunicada à Junta a sua aprovação, com a indicação de quaisquer emendas ou alterações a fazer; e, quando nesse prazo nenhuma comunicação receba a Junta, considerar-se há aprovado êsse orçamento.

2.º Organizar os orçamentos suplementares necessários para rectificação do orçamento ordinário ou aplicação de receitas excedentes ou extraordinárias, observando-se quanto a êste orçamento os preceitos e prazos já estabelecidos para os orçamentos ordinários.

3.º Submeter à apreciação do Govêrno os projectos de obras de qualquer natureza elaborados pelo engenheiro director que tenham sido sancionados pela Junta, em sessão.

a) São dispensados de aprovação superior tôdas as obras e contratos cuja importância não exceda 10.000$;

b) Os projectos submetidos à aprovação das instâncias competentes dar-se hão por aprovados se dentro de sessenta dias, depois de expedidos, a Junta não receber comunicação oficial da sua aprovação ou rejeição.

3.º Impedir a execução de quaisquer obras que não tenham a sua prévia autorização.

4.º Examinar os materiais, máquinas e quaisquer outros objectos que adquira e bem assim aprovar ou rejeitar as obras executadas por contrato e as que conclua por administração,

5.º Examinar e aprovar os mapas ou fôlhas mensais de tôdas as despesas que o engenheiro director apresente.

6.º Enviar ao Govêrno, até sessenta dias depois de terminado o ano da gerência, um relatório elucidativo da sua acção económica.

7.º Prestar tôdas as informações que lhe forem pedidas pelas repartições do Estado, ou por quaisquer corporações ou entidades, quando da sua divulgação não resultem quaisquer prejuízos ou inconvenientes.

8.º Registar, em livro próprio, com termos de abertura e encerramento, e rubricado em tôdas as suas fôlhas pelo presidente, as actas das sessões da Junta, das quais constem todos os assuntos tratados e tôdas as resoluções votadas, devendo as deliberações ser tomadas pela maioria dos vogais presentes.

9.º Contrair, mediante prévia autorização do Govêrno, os empréstimos das quantias necessárias para a execução de tôdas as obras que justificam a sua constituïção, consignando à garantia e encargos dêsses empréstimos as suas receitas e submetendo à aprovação do Govêrno todos os seus termos e condições.

10.º Alienar, por concurso, e com tôda a publicidade, aqueles terrenos e materiais de que, sem prejuízo, possa dispor.

11.º Arrecadar tôdas as receitas e pagar tôdas as despesas devidamente autorizadas, e bem assim obrigar ao pagamento e efectivar a cobrança de taxas que façam parte dos regulamentos por ela organizados e que digam respeito à exploracão do pôrto e suas instalações, regulamentos que devem ser submetidos à aprovação do Govêrno.

Art. 17.º A junta é obrigada a enviar as contas da sua responsabilidade ao Conselho Superior de Finanças até o dia 30 de Setembro, imediato a cada gerência, acompanhando essas contas de todos os elementos e documentos que possam elucidar o seu julgamento.

Art. 18.º A junta elaborará, no prazo de três meses, contados da data da sua instalação, o seu regulamento interno e todos os mais regulamentos que ficam determinados e são exigidos pela presente lei, e nos quais se fixarão as atribuïções que competem a cada um dos órgãos funcionais da Junta.

Art. 19.º É o Govêrno autorizado a decretar as providências necessárias para a execução completa da presente lei.

Art. 20.º Fica revogada a legislação em contrário.

e) A Junta Autónoma do Pôrto e da Barra de Aveiro. — O decreto de 8 de Junho de 1898 criou uma Junta Administrativa com o fim de administrar as obras para melhoramentos do pôrto e barra de Aveiro.

Êsse decreto é do teor seguinte:

«Tendo em vista o que expõe a Associação Comercial distrito de Aveiro na sua representação de 21 de Novembro de 1897, e o governador civil do mesmo distrito em ofício n.º 461 de 16 de Dezembro do mesmo ano, sôbre a criação de uma Junta especial para superintender nas obras da barra de Aveiro;

Considerando que pela carta de lei de 24 de Agôsto de 1887 foi fixado um imposto especial, cujo produto é exclusivamente destinada às mesmas obras, e convindo regular a forma de aplicação dêsse imposto ao fim para que foi criado;

Considerando a vantagem de encarregar a direcção das obras aos delegados dos que mais de perto lucram na sua

boa e rápida execução, e têm, portanto, interêsse efectivo em que elas produzam a maior quantidade de vantagens a que visam e com o menor dispêndio possível, isto porém, sem prejuízo da fiscalização superior do Estado nessas obras e na gerência do respectivo cofre, tanto na sua parte técnica, como na parte em que a administração dos fundos se liga com as dos demais do Estado, nos termos das leis gerais de contabilidade pública;

Nestes termos e em harmonia com a autorizão concedida ao meu govêrno pelo n.º 6 do artigo 32.º da carta de lei de 3 de Setembro último:

Hei por bem decretar o seguinte:

Art. 1.º A administração das obras para melhoramento do pôrto, barra e ria de Aveiro, é, nos termos dêste decreto, da competência exclusiva de uma junta administrativa, com sede na capital do distrito, a qual será composta do governador civil do distrito, do presidente da câmara municipal, do presidente da associação comercial, do engenheiro director da 2.ª circunscrição hidráulica, do engenheiro director das obras públicas do distrito, do capitão do pôrto e de um delegado da comissão distrital.

§ único. As funções da Junta são gratuitas.

Art. 2.º Constituem a receita, para ser aplicada às obras do melhoramento e conservação do pôrto, barra e ria de Aveiro:

1.º O produto do imposto especial, mencionado na carta de lei de 24 de Agôsto de 1877, destinado exclusivamente às obras da barra de Aveiro;

2.º Os subsídios que o estado haja de pagar, segundo as leis vigentes, para os melhoramentos do pôrto, barra e ria de Aveiro;

3.º A parte das receitas próprias da associação comercial e câmara municipal de Aveiro, que estas corporações poderem destinar às mesmas obras;

4.º Outros donativos e subsídios com que o Estado ou quaisquer corporações, ou particulares, de futuro, concorram para estas obras.

Art. 3.º O govêrno pelo ministério das obras públicas, designará, do pessoal técnico oficial e dos respectivos quadros, mas sôbre a requisição preliminar da junta administrativa, aquele que deva ser incumbido da execução dos diferentes estudos e das obras.

§ 1.º Todos os planos e projectos para a realização das mesmas obras e conservação das actuais não poderão ser executados sem aprovação do ministério das obras públicas, comércio e indústria, ouvindo, prèviamente o conselho superior de obras públicas e minas, que dará o seu parecer no mais curto prazo possível, sôbre os projectos que tiver de consultar.

§ 2.º Sempre que o govêrno julgar conveniente mandará proceder à inspecção das obras e da gerência do respectivo cofre, nos termos gerais das leis em vigor.

Art. 4.º A junta é também obrigada a prestar anualmente contas da sua gerência ao tribunal de contas.

Art. 5.º Para mais pronta realização das obras poderá a junta administrativa efectuar as operações financeiras que tenha por convenientes, não podendo os encargos anuais exceder às fôrças da receita do que trata o artigo 2.º dêste decreto, e sendo essas operações preliminarmente aprovadas pelo ministério da fazenda; dando-se conta dessa aprovação ao ministério das obras públicas, comércio e indústria.

Art. 6.º O govêrno, feito prévio inventário, entregará à administração da Junta todos os projectos e materiais pertencentes às obras dos melhoramentos do pôrto, barra e ria de Aveiro, compreendendo todos os aparelhos, ferramentas e utensílios.

Art. 7.º O govêrno, pelo ministério das obras públicas, comércio e indústria, ouvida a junta, fará o regulamento necessário para a execução dêste decreto, emquanto, porém, não estiver publicado êsse regulamento, observar-se há o que dispõe o regulamento aprovado pela portaria de 26 de Abril de 1892, para cumprimento do decreto de 29 de Setembro de 1891, devendo ser modificadas e acomodadas às disposições dêste decreto as prescrições dos artigos 2.º, 3.º, 4.º, 5.º e 6.º daquele regulamento.

Art. 8.º Fica revogada a legislação em contrário.

Mais tarde em 7 de Dezembro de 1921 publicou-se o Decreto n.º 7880 criando a *Junta Autónoma da Ria e Barra de Aveiro.*

Por ser interessante publicamo-lo assim como o relatório que o precedeu:

«A barra e ria de Aveiro constituem o centro de uma intensa vida industrial e agrícola, que foi sempre notável, e ùltimamente se vem acentuando como uma das mais belas afirmações do renascimento das energias da nossa terra.

Na vasta bacia salgada da Foz do Vouga, na complexa rêde de esteiros, rias, canais e valas onde se banham as terras de cinco conselhos e doze correntes fluviais misturam as suas águas com as do mar, uma população densíssima de mais de 150.000 habitantes, constituída por trabalhadores, marítimos, agricultores e operários das mais diversas profissões, mantem a sua incansável e fecunda actividade.

As indústrias da terra juntam-se ali à faina marítima, numa associação íntima em que se reflectem fielmente o espírito da raça portuguesa e sua vida histórica. A pesca fluvial e costeira, a pesca longínqua, hoje renascida, a indústria salineira, a pesca de crustáceos e apanha de algas para adubos agrícolas, aliam-se em terra à construção naval, que anima todos os misteres e a um conjunto de indústrias regionais, em que sobressaem as conservas, os lacticínios, a cerâmica, e, acima de tudo a agricultura, que nas riquezas marítimas tem encontrado os meios de fixar a areia movediça das dunas, conquistando-as definitivamente para a produção e riqueza.

Pelos números relativos ao ano último, de 1920, não era inferior a 12.500 o número de marítimos inscritos, tripulando uns 2.500 barcos moliceiros, de transporte e de pesca fluvial e costeira. No Pôrto de Aveiro entraram naquele ano 349 traineiras e 67 navios, compreendendo 11 bacalhoeiros.

No mesmo ano o produto da pesca atingiu os valores de 1:978.000$ na costa marítima, e 323.000$ na ria. O bacalhau entrado avalia-se em 2:000.000$. As 50.000 toneladas de sal produzido naquele ano valem, ao preço actual, 1:000.000$. O corte de juncos deu 300.000$ e as algas da ria produziram 1:200.000$.

Eis algumas parcelas da avultada soma dos interêsses trazidos à economia nacional pelo trabalho desta importante região, onde novas fábricas de levantam, indústrias novas vão instalar-se, e o impulso da produção vai experimentar um novo arranque no dia já próximo em que ali chegarem as linhas de transporte das energias hidro-eléctricas da bacia do Vouga.

O mar cujo movimento incessante de fluxo e refluxo se faz sentir muito longe, no interior das terras, é o elemento activo e renovador que alimenta estas energias e de que dependem todos estes valiosos interêsses, de natureza diversa, mas paralelos e solidários.

E por isso que na complicada acção das correntes internas e marítimas, dos ventos e dunas, das cheias aluviões, o bem-estar e o progresso desta região estiveram sempre indissolùvelmente ligados às condições de posse da barra, por onde se realiza o tráfego marítimo, se escoam as águas

altas dos rios e entra a corrente purificadora e fecundante das águas salgadas.

Condição primária de tôda a economia regional, a barra de Aveiro — que muito tempo um rasgão apenas, errante de norte a sul na cortina litoral das dunas, da Torreira até Mira — determinou nas suas vicissitudes, umas vezes a miséria e outras a abundância, ao capricho das fôrças geodinâmicas que ora a alargavam e aprofundavam a permitir o movimento e a riqueza, ora a reduziam e de todo obstruiam, causando a inundação das terras marginais a epidemia, o despovoamento e a ruína.

Desde 1903, apezar da criação da Junta Administrativa em 8 de Junho de 1898, as obras acham-se paralizadas, algumas quási destruídas, deixando em aberto o mais grave dos problemas regionais a cuja solução se torna urgente acudir, porque custou já muitos esforços e sacrifícios e pode causar, em prazo curto, a completa ruína dum centro de progresso industrial e agrícola cuja importância os números acima permitem avaliar.

É êste o principal objectivo do presente decreto, que, excluindo tôdas as disposições de carácter regulamentar que constam das leis semelhantes em vigor noutros portos, visa sobretudo a conceder ao Govêrno autorização para delegar numa Junta Autónoma constituída pelas fôrças mais activas da região de Aveiro, o encargo de levar por diante o estudo, a execução e a exploração das obras da barra da ria.

Considerando ainda a conveniência de obrigar os proprietários marginais a reduzir os prédios à cultura, acelerando o movimento já iniciado e indispensável à correcção das correntes e conservação dos fundos.

Tendo em vista que, por um regionalismo consciente e bem entendido, ao lado das normas de descentralização administrativa, se conseguem os recursos por meio de taxas e impostos às riquezas da região que serão as primeiras a beneficiar da execução das obras:

Considerando que todos os serviços da Junta Autónoma serão realizados debaixo da fiscalização técnica e administrativa do Govêrno por intermédio dos organismos competentes;

Sendo de tôda a urgência tornar possível a ligação do Poder Central com os elementos cultos e de boa vontade da zona industrial de Aveiro, numa colaboração activa cujos efeitos hão-de ràpidamente fazer-se sentir na economia regional e reflectir depois sôbre a comunidade:

Hei por bem, sob proposta dos Ministros das Finanças, Marinha, Comércio e Comunicações, tendo ouvido o Conselho de Ministros, decretar o seguinte:

Art. 1.º É o Govêrno autorizado a delegar numa corporação local com a designação de Junta Autónoma da ria e barra de Aveiro, a instituir nesta cidade, as seguintes faculdades:

a) A direcção, administrativa e execução dos estudos e obras necessárias à conservação e melhoramento da ria e barra de Aveiro; a construção e exploração do seu pôrto comercial e de pesca e dos portos fluviais, com as respectivas instalações destinadas ao serviço comercial, fluvial ou agrícola; a realização das obras necessárias ao melhoramento do regime das águas, e bem assim a defesa da fauna e flóra marítima;

b) A promoção pelos meios que julgar mais eficazes, dentro das leis vigentes, do desenvolvimento do tráfego comercial, fluvial e marítimo da ria e barra de Aveiro, bem como das obras necessárias à protecção das indústrias agrícolas e de pesca;

c) A celebração dos contratos que forem necessários à realização dos seus fins, segundo as disposições legais vigentes.

§ único. A Junta Administrativa criada por decreto de 8 de Junho de 1899 considera-se dissolvida desde o dia em que se instalar difinitivamente a Junta Autónoma estabelecida no presente decreto.

Art. 2.º A Junta Autónoma será composta por:

a) Um representante da Junta Geral do Distrito, por ela eleita,

b) Um representante de cada uma das Câmaras Municipais de Aveiro, Ílhavo, Vagos, Mira, Estarreja e Ovar;

c) Um capitão do pôrto;

d) O chefe da divisão hidráulica;

e) O regente florestal ou engenheiro silvicultor, se Aveiro vier a ser séde de circunscrição florestal;

f) Um representante da Associação Comercial e Industrial de Aveiro e um de cada associação comercial ou industrial que existe ou venha a existir nos conselhos limítrofes da ria;

g) Um representante dos armadores de navios do comércio e pesca com registo na capitania do Pôrto de Aveiro:

h) Um representante dos donos de propriedades especialmente tributadas por êste decreto;

i) Um representante das companhias de pesca tributadas por êste decreto.

§ 1.º Os representantes a que se referem as alíneas *g)* e *h)* serão escolhidos em reünião dos delegados de cada conselho que prèviamente tenham sido escolhidos para êsse fim pelos interessados em reünião feita na séde do respectivo conselho em que só poderão tomar parte os indivíduos que constarem da lista organizada pelo respectivo secretário de finanças.

§ 2.º Deverá assistir às reüniões da Junta o engenheiro director das obras.

§ 3.º A Junta terá um presidente ou vice-presidente, um secretário e um tesoureiro eleitos anualmente. O presidente,

o secretário, o tesoureiro, o capitão do pôrto e um vogal eleito em sessão codjunta da Junta Autónoma constituïrão a sua comissão executiva, e cujas sessões assistirá o engenheiro director das obras.

§ 4.º As funções dos membros da Junta são gratuitas e durarão para os vogais representantes de colectividade três anos e para os representantes dos corpos administrativos o tempo que durar o seu mandato nos respectivos corpos.

§ 5.º Os membros da Junta serão pessoal e solidàriamente responsáveis pelos actos da sua administração.

§ 6.º Não poderá fazer parte da Junta quem tenha qualquer participação ou interêsse directo ou indirecto nas obras, fornecimentos ou contratos da mesma, nem os seus empregados remunerados.

Art. 3.º A Junta no exercício das funções administrativas que lhe são confiadas é considerada como delegada do Govêrno e fica dependente do Ministério do Comércio e Comunicações sob a inspecção directa da Administração Geral dos Serviços Hidráulicos.

Art. 4.º Constituem receita da Junta:

1.º O produto de um imposto de $01 por litro de vinho ou qualquer bebida alcoólica vendida directamente ao consumidor no distrito de Aveiro e no concelho de Mira, ou por vasilha quando as mesmas bebidas sejam engarrafadas e as vasilhas tenham a capacidade de um litro ou inferior;

2.º O produto de um imposto de 1,5 por centro sôbre:

a) O valor do peixe em qualquer estado e demais produtos vendidos directamente ao consumidor nos conselhos marginais da ria;

b) O valor das construções navais realizados nas margens da ria;

c) O valor de tôdas as mercadorias entradas ou saídas pela barra de Aveiro, excepto o peixe tributado pela alínea *a)*.

3.º O produto de um imposto de $05 por tonelada bruta, respectivamente, dos navios de grande cabotagem, que entrem ou saiam a barra;

4.º O produto de um imposto fixo de $05 por tonelada bruta por entrada na barra de vapores de pesca e barcos de pesca com coberta e motor;

5.º O produto das seguintes contribuïções anuais:

a) De 1$00 por moio de marinha de sal;

b) 50 por cento sôbre a contribuïção predial rústica lançada sôbre os prédios produtores de junco ou bajunça por qualquer lado delimitados pela ria e sôbre os prédios produtores de moliço ou viveiros de peixe situados no seu leito;

c) de 25$00 por cada companha de pesca na costa entre Mira e Furadouro;

d) De 2$40 por cada barco de carga ou de serviço de passageiros.

6.º O produto de um imposto adicional de 10 por cento sôbre tôdas as licenças concedidas pela capitania do pôrto de Aveiro;

7.º O produto de rendimento dos terrenos, prédios instalações, máquinas e demais cousas na posse ou administração de Junta, e bem assim as importâncias resultantes da venda, em hasta pública, ou arrendamentos dos produtos dos terrenos do domínio público marítimo que continua a ser administrado e policiado pelo Estado por intermédio da capitania do pôrto e as resultantes da venda dos terrenos conquistados ao leito da ria com a execução das obras realizadas pela Junta;

8.º Os subsídios e donativos que lhe forem concedidos pelo Estado, corpos e corporações administrativas e particulares;

9.º O produto das vendas dos terrenos cedidos por alinhamento para obras onde haja licenças para vedações de prédios que confrontem com a ria;

§ único. Sôbre as causas mencionados nas alíneas *a)* e *b)* do n.º 2 dêste artigo, não poderão os corpos administrativos dos concelhos marginais da ria de Aveiro lançar o imposto de 3 por cento, a que se refere a lei n.º 999 de 15 de Junho de 1920.

Art. 5.º Serão entregues à Junta Autónoma:

a) Todos os prédios, terrenos, instalações, máquinas, dragas, embarcações e obras na posse ou a cargo da Junta Administrativa criada por decreto de 8 de Junho de 1898;

b) As obras já executadas ou em via de execução pela Divisão Hidráulica do Mondego na ria e barra de Aveiro.

Art. 6.º São principais atribuïções da Junta:

1.º Organizar os projectos das obras a realizar, submetendo-os à aprovação do Govêrno, quando a sua importância orçamental exceda 5.000$00;

2.º Recrutar o pessoal técnico e administrativo, que será todo contratado e constará de um quadro prèviamente aprovado pelo Govêrno;

3.º Arrecadar as receitas que são atribuídas, na forma que fôr estabelecida pelo Govêrno em regulamento especial para o lançamento, liquidação e cobrança das receitas da Junta;

4.º Contrair empréstimos exclusivamente destinados à realização de obras que esteja autorizada a executar, podendo consignar ao serviço dêsses empréstimos tôdas ou parte das suas receitas;

5.º Organizar até 31 de Maio de cada ano, o orçamento ordinário anual das suas receitas e despesas, e bem assim organizar em qualquer altura do ano económico os orçamentos suplementares que, para modificação ou aditamento dos ordinários, as circunstâncias determinem;

6.º Regular a sua contabilidade em harmonia com as prescrições e preceitos gerais estabelecidos sôbre o assunto nas leis e regulamentos vigentes;

7.º Estabelecer as taxas e tarifas da exploração das obras a fazer;

8.º Proceder à classificação dos terrenos marginais, cuja arborização ou cultura influa no regime da barra e ria de Aveiro;

9.º Enviar anualmente as suas contas ao Conselho Superior de Finanças, para julgamento dêste;

10.º Enviar anualmente ao Govêrno um relatório circunstanciado de todos os actos da sua gerência;

11.º Elaborar dentro de seis meses, os regulamentos internos e as instruções necessárias à execução dos serviços que lhe estão confiados, em harmonia com as disposições dêste decreto, submetendo-os à aprovação do Govêrno e fixando nessas atribuïções as de cada um dos seus órgãos funcionais.

§ 1.º O contrato do engenheiro director das obras, os empréstimos, seus termos e condições, orçamentos ordinários e suplementares e as taxas e tarifas da exploração das obras carecem da aprovação do Govêrno. Mas consideram-se aprovadas se o Govêrno lhes não introduzir qualquer alteração dentro do prazo de trinta dias, contados da data da entrada na Administração Geral dos Serviços Hidráulicos.

§ 2.º O juro dos empréstimos, a que se refere o n.º 4.º dêste artigo, nunca poderá exceder a taxa do desconto do Banco de Portugal.

Art. 7.º Os conflitos de jurisdição ou dúvidas de competência que se suscitarem entre a Junta e o Estado ou os corpos administrativos serão decididos por um Tribunal arbitral e composto por um representante de cada uma das partes e pelo presidente do Conselho Superior de Obras Públicas, se se tratar de matéria civil ou administrativa, ou pelo presidente do Conselho Superior de Finanças, se se tratar de matéria financeira, ou vogal por cada um dos presidentes nomeado.

Art. 8.º Os proprietários, enfiteutas ou arrendatários de terrenos classificados como susceptíveis de arborização ou cultura, nos termos do n.º 8.º do artigo anterior, que dentro do prazo de um ano depois de modificados pela Junta autónoma não iniciarem os trabalhos de aproveitamentos cultural ou industrial e não procederem à fixação das areias e margens de forma a não prejudicarem o leito da ria incorrerão em multa de 100$ a 1.000$, conforme a extensão dos terrenos e das margens, sendo os terrenos arborizáveis sujeitos imediatamente ao regime florestal nos termos do decreto de 24 de Dezembro de 1901.

§ único. Ficam sujeitos às mesmas multas os que não cultivarem ou fixarem anualmente, pelo menos, $^1/_{10}$ dos mesmos terrenos.

Art. 9.º A Junta é para todos os efeitos, pessoa moral, sendo representada em juízo pelo seu presidente, devidamente autorizado por ela. Tôdas as suas deliberações deverão constar das actas, nas quais se mencionarão explicitamente todos os assuntos tratados, resumindo-se os pareceres dos vogais que tomarem parte na discussão.

Art. 10.º Fica revogada a legislação em contrário.

f) A Junta Autónoma do Pôrto e Barra da Figueira da Foz, e o seu regulamento. A Junta Autónoma do Pôrto e Barra de Figueira da Foz foi criada pela lei n.º 1149 de 14 de Abril de 1921 cujo teor é o seguinte:

Artigo 1.º É o Govêrno autorizado a delegar em uma corporação local, a instituir na cidade da Figueira da Foz, a faculdade de:

a) Administrar as obras, serviços, fundos e tributos especiais do seu pôrto e barra;

b) Completar o estudo das obras de melhoramentos do mesmo pôrto, executar essas obras e cuidar da reparação e conservação das já existentes;

c) Promover, pelos meios que julgar mais eficazes, dentro da lei vigente, o desenvolvimento do tráfego marítimo e comercial do mesmo pôrto.

§ único. Esta corporação será denominada «Junta Autónoma do Pôrto e Barra da Figueira da Foz».

Art. 2.º São conferidas à Junta Autónoma as autorizações concedidas ao Govêrno pela lei de 11 de Junho de 1913 e respectivas bases 1.ª e 2.ª, na parte aplicável, sendo-lhe entregues, no estado em que se encontrarem, todos os estudos, trabalhos, contratos e receitas provenientes das referidas autorizações, para o que o Govêrno transfere para a mesma corporação a jurisdição que lhe pertence sôbre tais objectos e ainda sôbre as docas, cais e terrenos adjacentes que sejam pertença do Estado. Igualmente concede o Govêrno à Junta tôdas as instalações, materiais, máquinas, ferramentas e utensílios concernentes às obras do mesmo pôrto ou que a elas se destinem, compreendido o material de dragagem, circulante e de navegação, o que tudo constará do respectivo inventário.

§ único. O Govêrno poderá ainda facilitar, por aluguer temporário ou empréstimo, o material de dragagem de que possa dispor.

Art. 3.º Para execução das obras aprovadas pela portaria de 14 de Novembro de 1920, e ainda para as instalações do serviço de exploração do pôrto, é o Govêrno autorizado a levantar por empréstimo, ao juro de 5 por cento e amortização em sessenta anos, até a quantia de 2:000.000$, as verbas necessárias, por séries, em harmonia com os trabalhos que forem sendo realizados.

Art. 4.º Além das receitas constantes da lei de 11 de Junho de 1913, são ainda criadas, para fazer face aos encargos das obras, as seguintes:

a) Produto da venda dos terrenos conquistados ou que

venham a ser conquistados ao Rio Mondego, dentro da zona da jurisdição da corporação referida;

b) Quaisquer impostos e receitas não incluídos na referida lei, com aplicação às obras do pôrto e barra da Figueira;

c) Todos os subsídios que lhe possam ser destinados pelo Govêrno, pela Junta Geral do Distrito ou pela Câmara Municipal, e os recursos de qualquer outra proveniência.

Art. 5.º A Junta, no exercício das funções administrativas que lhe são confiadas, é considerada como delegada do Govêrno e fica dependente do Ministério do Comércio e Comunicações, sob a inspecção directa da Direcção Geral de Obras Públicas.

Art. 6.º A Junta é obrigada:

1.º A mandar proceder ao levantamento topográfico de todos os terrenos que lhe ficam pertencendo, tendo de enviar a respectiva planta ao Govêrno, no prazo máximo de cento e oitenta dias, a contar da sua instalação;

2.º A mandar proceder ao levantamento da planta da bacia hidográfica do pôrto com as correspondentes cotas, planta esta que será rectificada anualmente;

3.º A organizar os inventários dos bens móveis e imóveis, na sua posse, submetendo-os à apreciação do Govêrno, dentro do mesmo prazo indicado no número anterior.

Art. 7.º Como obras de melhoramento do pôrto, devem também entender-se tôdas as que contribuam para o aumento do tráfego comercial e marítimo do mesmo pôrto, para o que nelas ficam incluídas as que, quer directa quer indirectamente, promovam êsse aumento.

Art. 8.º A Junta, na qualidade de delegada do Govêrno, corresponde-se directamente com a Direcção Geral de Obras Públicas, sendo tôda a sua correspondência, para

qualquer ponto do continente e colónias portuguesas livre de franquia.

Art. 9.º A Junta é constituída por vogais natos e efectivos.

a) São vogais natos:

O presidente da Comissão Executiva da Câmara Municipal da Figueira da Foz;

O presidente ou um delegado da Associação Comercial e Industrial;

O capitão do pôrto;

O engenheiro director das Obras Públicas do Distrito de Coimbra;

O engenheiro director da Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta;

O chefe da delegação aduaneira.

b) Os vogais efectivos são:

Um delegado das sociedades anónimas do concelho;

Um delegado das sociedades de pesca;

Um delegado das sociedades de construção naval;

Um delegado das associações de classe;

Um delegado das associações marítimas.

Art. 10.º A Junta elegerá, por escrutínio secreto, os seus presidente, vice-presidente e secretário, sendo trienal o seu exercício e admissível a reeleição.

Art. 11.º O cargo de vogal, efectivo da Junta é voluntário, honorífico, gratuito e incompatível com qualquer participação directa ou indirecta, manifesta ou oculta, nas obras, serviços ou contratos que sejam realizados com os dinheiros administrados pela Junta, e é exercido por três anos, sendo admissível a reeleição.

Art. 12.º Os vogais natos desempenharão o seu mandato perante a Junta durante o período que durar a comissão em que se encontrarem investidos.

Art. 13.º A Junta elegerá uma comissão executiva,

composta de cinco membros, que entre si elegerão presidente, vice-presidente e secretário, e que terá a seu cargo a execução das deliberações da Junta, a vigilância dos serviços, os assuntos urgentes ou de menor importância, em conformidade com o regulamento elaborado pela Junta.

Art. 14.º A Junta reünirá ordinàriamente nos meses de Janeiro, Abril, Julho e Outubro, em dias determinados na primeira sessão de cada ano, sendo facultado ao presidente fazer as convocações extraordinárias que julgar necessárias ou que lhe sejam solicitadas por cinco dos vogais ou pela comissão executiva.

Art. 15.º A secretaria da Junta estará aberta, para o serviço público, em todos os dias úteis desde as dez às dezasseis horas.

Art. 16.º A inspecção técnica e administrativa dos serviços cometidos à Junta fica a cargo do director dos serviços hidráulicos.

Art. 17.º Ao serviço da Junta haverá um guarda-livros encarregado da elaboração das actas, fazer a escrituração, expediente e todos os serviços de contabilidade, um tesoureiro pagador, que exercerá as funções próprias dêste cargo, e o demais pessoal considerado pela Junta como necessário ao serviço e cuja nomeação ela proporá ao Govêrno, sendo os seus vencimentos estabelecidos segundo o respectivo quadro ou por contrato.

1.º O tesoureiro pagador deverá prestar fiança não inferior a 3.000$00, para poder exercer o cargo;

2.º Os empregados serão de livre escolha da Junta, sob proposta fundamentada da comissão executiva, entre os concorrentes, tendo preferência os empregados adidos aos quadros do Ministério das Finanças ou do Comércio e Comunicações que sejam dispensados pelo Govêrno, os quais ficarão na situação de destacados, sendo também livre à mesma Junta a faculdade de lhes dispensar os serviços.

Art. 18.º Para director das obras será nomeado pelo Ministro do Comércio e Comunicações, mediante proposta da Junta, um engenheiro chefe ou subalterno de 1.ª classe do corpo de engenharia civil.

§ único. O engenheiro director das obras superientende directamente em todos os serviços e é igualmente o chefe imediato de todo o pessoal técnico e administrativo empregado nas obras.

As suas atribuïções e deveres serão estabelecidos em regulamento elaborado pela junta e aprovado pelo Ministro do Comércio e Comunicações.

Art. 19.º São principais atribuïções e deveres da Junta Autónoma:

1.º Organizar o orçamento das receitas e despesas que, durante cada ano civil, terá de arrecadar e despender com as obras, pessoal técnico e administrativo, em conformidade com relatórios e mais documentos justificativos que prèviamente lhe serão fornecidos pelo engenheiro director.

a) Êste orçamento será enviado ao Govêrno até ao dia 20 de Outubro de cada ano;

b) Dentro de trinta dias deverá ser comunicado à Junta a sua aprovação, indicando-se as correcções que nêle deverão ser introduzidas;

c) Não sendo recebida durante aquele prazo notificação alguma, considerar-se há aprovado o orçamento e por êle terá de reger-se a Junta durante o ano civil a que êsse documento diga respeito;

d) A Junta poderá ainda organizar, em qualquer altura do ano, orçamentos suplementares para rectificação do orçamento ordinário ou aplicação de receitas excendentes ou extraordinárias, observados os correspondentes prazos.

2.º Submeter à aprovação do Govêrno os projectos de obras de qualquer natureza elaborados pelo engenheiro director e que tenham sido autorizados ou sancionados pelo

voto favorável da Junta, depois de discutidos em sessão, salvo o disposto na alínea *a)* dêste número.

a) São dispensadas da aprovação superior tôdas as obras e contratos cuja importância não exceda a 5.000$00;

b) Os projectos submetidos à aprovação das instâncias competentes dar-se hão como aprovados se, dentro do prazo de sessenta dias depois de expedidos, a Junta não receber comunicação oficial da sua aprovação ou rejeição.

3.º Impedir a execução de quaisquer obras que não tenham a sua prévia autorização;

4.º Examinar os materiais, máquinas e quaisquer outros objectos que adquira por ajuste particular ou por concurso, e bem assim dar aprovação provisória ou definitiva ou rejeitar as obras executadas por contrato e as que conclua por administração;

5.º Examinar e aprovar os mapas mensais de tôdas as despesas e das obras realizadas que o engenheiro director das obras lhe forneça;

6.º Enviar ao Govêrno, até sessenta dias depois de terminado o ano da gerência, um relatório suficientemente explícito e do qual se infira qual a acção económica da Junta em todos os ramos da administração que lhe fôr confiada.

7.º Prestar tôdas as informações que lhe forem pedidas pelas repartições do Estado, e ainda às corporações ou particulares que as solicitarem, se da sua divulgação não resultar inconveniente para o seu funcionamento;

8.º Registar em livro próprio, rubricado pelo presidente em tôdas as fôlhas e devidamente aberto e encerrado por têrmo, as actas em que explicitamente se mencionem todos os assuntos tratados nas sessões, nelas resumindo o parecer de cada vogal que intervenha na discnssão e as deliberações tomadas, que serão sempre por maioria absoluta dos vogais presentes;

9.º Contrair empréstimos de quantias exclusivamente destinadas à realização do plano a que obedece a sua constituïção, mediante prévia autorização do Govêrno, a quem serão submetidos todos os termos e condições em que se pretendem realizar, para o que poderá consignar ao serviço dêsses empréstimos tôdas as receitas designadas nas alíneas *b)* e *c)* da base 2.ª da lei de 11 de Junho de 1913 e alínea *a)* do artigo 3.º da presente lei;

10.º Alinear por concurso a que seja dada a maior publicidade todos os terrenos conquistados ao rio Mondego em virtude de obras que execute, quando não haja inconveniente para a Junta ou lesão de interêsses gerais do povo, tendo o direito de opção os proprietários dos terrenos marginais que sejam confinantes com os terrenos que se alienam;

11.º Arrecadar tôdas as receitas e pagar tôdas as despesas autorizadas por esta lei, e bem assim obrigar a pagamento e efectivar a cobrança de taxas que façam parte de regulamentos especiais por ela organizados para a exploração do pôrto e incluindo as tarifas da referida exploração, submetendo êsses regulamentos à aprovação do Govêrno.

Art. 20.º A junta fica obrigada a enviar as contas da sua responsabilidade ao Conselho Superior de Finanças para julgamento, até o dia 30 de Setembro imediato a cada gerência, acompanhadas da respectiva documentação, em harmonia com o que está preceituado para a Junta Administrativa das Obras da Barra e Ria de Aveiro.

Art. 21.º A Junta elaborará, no prazo de três meses a contar da sua instalação, o seu regulamento interno e os demais que ficam determinadas ou seja necessário estabelecer para a execucão desta lei, os quais submeterá à aprovação do Govêrno, sendo nêles fixadas as atribuïções qu e pertencem a cada um dos órgãos funcionais da Junta.

Art. 22.º É o Govêrno autorizado a decretar as providências necessárias para a cabal execução da presente lei.

Art. 23.º Fica revogada a legislação em contrário.

O Decreto n.º 8275 de 21 de Julho de 1922 aprovou o Regulamento da Junta Autónoma do Pôrto e Barra da Figueira da Foz.

Por ser interessante e constituir uma espécie de modêlo de regulamentos de instituïções congéneres publica-se a seguir:

Regulamento da Junta Autónoma do Pôrto e Barra da Figueira da Foz

CAPÍTULO I

Organização da Junta e seus fins

Artigo 1.º A Junta Autónoma do Pôrto e Barra da Figueira da Foz é constituída, nos termos da lei n.º 1:149, de 14 de Abril de 1921, por vogais natos e electivos.

a) São vogais natos: o presidente da Comissão Executiva da Câmara Municipal da Figueira da Foz, o presidente ou um delegado da Associação Comercial e Industrial, o capitão do pôrto, o engenheiro chefe da Divisão Hidráulica do Mondego, o engenheiro director das obras públicas do distrito de Coímbra (actualmente engenheiro chefe da Divisão de Estradas do distrito de Coímbra), o engenheiro director da Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta e o chefe da delegação aduaneira;

b) São vogais electivos: um delegado das sociedades anónimas do concelho, um delegado das sociedades de pesca, um delegado das sociedades de construção naval, um delegado das associações de classe e um delegado das associações marítimas.

Art. 2.º A Junta, no exercício das funções administrativas que lhe são confiadas, é considerada como delegação do Govêrno e fica dependente do Ministério do Comércio e Comunicações sob imediata inspecção técnica e administrativa do engenheiro administrador geral dos serviços hidráulicos.

Art. 3.º A Junta tem por fim:

1.º Completar o estudo das obras de melhoramento do pôrto e barra da Figueira da Foz;

2.º Executar essas obras, reparar e conservar as existentes;

3.º Administrar e aplicar os seus fundos, tributos especiais, subsídios e receitas de qualquer proveniência destinadas às obras de conservação, reparação ou melhoramento do pôrto e barra da Figueira da Foz, devendo entender-se como obras de melhoramento do pôrto tôdas as que contribuam, quer directa, quer indirectamente, para o aumento do tráfego comercial e marítimo;

4.º Promover pelos meios que julgar mais eficazes, dentro da lei vigente, o desenvolvimento do tráfego marítimo e comercial do mesmo pôrto, estabelecendo os serviços de carga e descarga, construindo docas, planos inclinados, armazéns e as demais instalações necessárias para a boa exploração do pôrto.

CAPÍTULO II

Dos vogais natos e nomeação ou eleição dos vogais electivos

Art. 4.º Os vogais natos desempenharão gratuitamente o seu mandato perante a Junta durante o período que durar a comissão ou delegação em que se encontrem investidos, não podendo ser representados por outrem, e tomarão posse na primeira sessão da Junta a que assistam.

Art. 5.º Os vogais electivos exercem o cargo por três anos e podem ser reeleitos. O seu desempenho é voluntário, honorífico, gratuito e incompatível com qualquer participação directa ou indirecta, manifesta ou oculta, nas obras, serviços ou contratos que sejam realizados com os dinheiros administrativos pela Junta e tomarão posse na primeira sessão a que assistam, precedendo prévia aprovação dos documentos que os acreditem junto dela.

Art. 6.º Quando qualquer colectividade com direito a ter representação na Junta não queira usar da faculdade que a lei lhe confere e não envie delegado seu, pertencerá ao Govêrno nomear a pessoa que no triénio terá de ocupar êsse lugar.

Art. 7.º Para preenchimento da vaga deixada por qualquer vogal electivo o presidente da Junta o comunicará dentro do prazo de oito dias à respectiva colectividade, a fim de ela proceder sem demora à eleição do novo vogal.

CAPÍTULO III

Funcionamento da Junta

Art. 8.º A Junta elegerá por escrutínio secreto os seus presidente, vice-presidente e secretário, sendo trienal o seu exercício e admissível a reeleição.

Art. 9.º Os vogais da Junta não poderão eximir-se ao desempenho de qualquer cargo para que sejam eleitos, compatível com as suas aptidões e que interesse à administração da Junta.

Art. 10.º A Junta reünirá ordinàriamente nos meses de Janeiro, Abril, Julho e Outubro, em dias determinados na primeira sessão de cada ano, sendo facultado ao presidente fazer as convocações extraordinárias que julgue necessárias ou que lhe sejam solicitadas, pelos menos, por cinco dos vogais ou pela Comissão Executiva.

Art. 11.º As sessões serão secretas e a sua convocação será feita pelo secretário, em aviso a cada um dos vogais. De tôdas as sessões, e quando a Junta o julgar conveniente, poderá ser enviado um sumário a todos os jornais da região interessada.

Art. 12.º A Junta só poderá funcionar estando presente, pelo menos, a maioria dos seus membros, e as suas decisões serão tomadas por maioria de votos; em caso de empate, o presidente tem voto deliberativo.

Art. 13.º Quando não se reúna número suficiente de vogais, convocar-se há nova sessão dentro do mais curto prazo possível e serão válidas as decisões que se tomem com os vogais presentes.

Art. 14.º As votações serão nominais, não sendo permitidas as abstenções.

Art. 15.º A ordem dos trabalhos em cada sessão será sempre:

1.º Leitura e aprovação da acta da sessão anterior e discussão a que der lugar;

2.º Leitura das comunicações e discussão a que derem lugar;

3.º Leitura, discussão e votação das propostas das comissões especiais que a Junta nomeie entre os seus vogais para a distribuïção do trabalho e facilidade na resolução dos assuntos;

4.º Exame, aprovação ou emenda das contas e certificados que sejam presentes;

5.º Discussão e votação das propostas que os vogais apresentem sôbre assuntos da competência da Junta.

Art. 16.º Nas actas serão mencionadas a data e o local em que as sessões se realizem, os nomes e qualidade do presidente e mais vogais

presentes com indicação da sua representação; aprovação ou rectificação da acta da sua representação; um resumo suficiente do assunto ou assuntos tratados, com indicação dos fundamentos alegados na discussão; voto que cada vogal emita e contagem dos votos. Consignar-se hão também as resoluções que se tomem e os protestos que se formulem; as desculpas ou justificações que se apresentem dos vogais que não assistam e emfim tudo quanto ocorra e que seja digno de mencionar-se, por estar relacionado com as atribuïções da Junta.

Art. 17.º As actas serão lançadas em um livro numerado e rubricado pelo presidente da Junta e assinado pelos vogais presentes à sessão de que se trata.

Art. 18.º A falta de assistência dos vogais electivos a duas sessões ordinárias consecutivas sem motivo justificado considerar-se há como renúncia do cargo, que será preenchido na forma régulamentar.

CAPÍTULO IV

Constituïções da comissão executiva e seu funcionamento

Art. 19.º A comissão executiva é constituída por cinco membros eleitos por escrutínio secreto entre os vogais da Junta, os quais entre si elegerão presidente, vice-presidente e secretário.

Art. 20.º A comissão executiva reunirá uma vez por mez, e terá as sessões extraordinárias que o presidente julgue necessárias.

§ único. Assistirá às sessões o engenheiro director das obras, afim de prestar os esclarecimentos que lhe sejam pedidos, ou informar o que julgar conveniente.

Art. 21.º O seu funcionamento regula-se pelas disposições dos artigos 11.º a 17.º da capítulo anterior.

CAPÍTULO V

Atribuïções, deveres e responsabilidade da Junta

Art. 22.º São atribuïções e deveres da Junta:

1.º Escolher o pessoal administrativo mediante concurso documental, aberto perante a comissão executiva, e propor ao Govêrno a sua nomeação fixando os vencimentos que serão estabelecidos por contrato ou pela tabela do quadro a que pertença o concorrente;

2.º Organizar e enviar ao Govêrno, até o dia 20 de Outubro de cada ano, o orçamento ordinário das receitas e despesas que durante cada ano civil terá de arrecadar e despender com as obras, pessoal técnico e administrativo, em conformidade com relatórios e mais documentos justificativos que prèviamente lhe serão fornecidos pelo engenheiro director, e oportunamente os orçamentos suplementares para rectificação do orçamento ordinário ou aplicação de receitas excedentes ou extraordinárias, observados os correspondentes prazos, os quais se consideram aprovados se dentro do prazo fixado na lei orgânica não fôr recebida notificação alguma;

3.º Submeter à aprovação do Govêrno os projectos de obras de qualquer natureza elaborados pelo engenheiro director, e que tenham sido autorizados ou sancionados pelo voto favorável da Junta depois de discutidos em sessão, considerando-se aprovados se dentro do prazo de sessenta dias depois de expedidos não fôr recebida comunicação oficial da sua aprovação ou rejeição;

4.º Impedir a execução de quaisquer obras que não tenham a sua prévia autorização;

5.º Examinar os materiais, máquinas e quaisquer outros objectos que adquira por ajuste particular ou por concurso, e bem assim dar aprovação provisória ou definitiva, ou rejeitar as obras executadas por contrato e as que conclua por administração;

6.º Examinar e aprovar os mapas mensais de tôdas as despesas e das obras realizadas que o engenheiro director das obras lhe forneça;

7.º Enviar ao Govêrno, até sessenta dias depois de terminado o ano da gerência, um relatório suficientemente explicado, e do qual se infira qual a acção económica da Junta em todos os ramos da administração que lhe fôr confiada;

8.º Prestar tôdas as informações que lhe forem pedidas às repartições do Estado e ainda às corporações ou particulares que as solicitarem, se da sua divulgação não resultar inconveniente para o seu funcionamento;

9.º Registar em livro próprio, rubricado pelo presidente em tôdas as fôlhas e devidamente aberto e encerrado por têrmo, as actas em que explìcitamente se mencionem todos os assuntos tratados nas sessões, nelas resumindo o parecer de cada vogal que intervenha na discussão e as deliberaçõe tomadas;

10.º Contrair empréstimos de quantias exclusivamente destinadas à realização do plano a que obedece a sua constituïção, mediante prévia autorização do Govêrno, a quem serão submetidos todos os termos e condições em que se pretendam realizar, para o que poderá consi-

gnar ao serviço dêsses empréstimos tôdas as receitas designadas nas alíneas *b)* e *c)* da base 2.ª da lei de 11 de Junho de 1913 e alínea *a)* do artigo 3.º da lei de 14 de Abril de 1921;

11.º Alienar por concurso, a que seja dada a maior publicidade, todos os terrenos conquistados em virtude de obras que execute, nos limites da sua jurisdição, quando não haja inconveniente para a Junta ou lesão de interêsses gerais do povo, tendo o direito de opção os proprietários dos terrenos marginais que sejam confinantes com os terrenos que se alienam;

12.º Arrecadar tôdas as receitas e pagar tôdas as despesas autorizadas pela lei e bem assim obrigar a pagamento e efectivar a cobrança de taxas que façam parte de regulamentos especiais por ela organizados para a exploração do pôrto e incluindo as tarifas da referida exploração, submetendo êsses regulamentos à aprovação do Govêrno;

13.º Resolver sôbre a execução das obras que julgar mais convenientes, segundo o projecto aprovado, e sôbre a conveniência dessas obras serem feitas por empreitada geral, empreitadas parciais ou por administração, tudo sob proposta da comissão executiva.

Art. 23.º A Junta incorre em responsabilidade:

1.º Por não lavrar as suas actas segundo as disposições dêste regulamento e por infracção com as suas deliberações das leis e regulamentos;

2.º Por desobediência às ordens do Govêrno;

3.º Por abandono de alguma ou de tôdas as suas funções;

4.º Por negligência ou omissão nos serviços que lhe estão confiados.

Art. 24.º A responsabilidade será administrativa, civil ou criminal segundo a natureza ou omissão de que provenha.

Art. 25.º A responsabilidade abrangerá todos os que tiverem praticado o acto, tomado a resolução ou incorrido na omissão que a motive.

Art. 26.º A responsabilidade administrativa será punida com advertência, suspensão ou destituïção pelo Ministro do Comércio e Comunicações, sendo organizado prèviamente o respectivo processo, no qual serão ouvidos os argüidos.

A suspensão dos vogais não excederá o prazo de cinqüenta dias; findo êste prazo, sem que tenha havido despacho de pronúncia, retomarão os suspensos o exercício da suas funções.

CAPÍTULO VI

Atribuïções e deveres da Comissão Executiva

Art. 27.º São atribuïções e deveres da comissão executiva:

1.º Preparar o despacho dos assuntos, que tenham de ser submetidos à apreciação da Junta, instruindo-os com os documentos e informações que julgue necessários e propondo as resoluções que tenha por convenientes;

2.º Propor, nos termos do artigo 17.º da lei de 14 de Abril de 1921, a nomeação do pessoal administrativo;

3.º Resolver os assuntos urgentes ou de menor importância, sob reserva de aprovação definitiva da Junta, à qual dará conta na primeira sessão das resoluções que tenha tomado;

4.º Vigiar pelo exacto e rápido cumprimento das deliberações da Junta e do presente regulamento;

5.º Abrir concursos públicos para as arrematações das empreitadas de execução de obras ou fornecimentos de materiais, depois de aprovar as condições da arrematação e o caderno de encargos, seguindo-se no que não fôr contrário a êste regulamento as «Instruções para a arrematação e adjudicação de obras públicas, de 18 de Junho de 1887»;

6.º Realizar os contratos de empreitadas com prévia arrematação em hasta pública, quando a importância das obras ou dos fornecimentos fôr superior a 5.000$, podendo até esta importância contratar por ajuste particular, mediante proposta do engenheiro director.

§ único. Até a quantia de 2.000$ podem ser feitos contratos por ajuste particular, pelo engenheiro director das obras.

CAPÍTULO VII

Atribuïções e deveres do presidente, vice-presidente e secretário da Junta

Art. 28.º Compete ao presidente da Junta:

1.º Ordenar a convocação para as sessões ordinárias da Junta e para as extraordinárias que julgar convenientes e o serviço exigir;

2.º Dirigir os trabalhos das sessões;

3.º Assinar a correspondência e o expediente próprio da Junta;

4.º Dar conhecimento à Comissão Executiva de tôdas as deliberações da Junta, a fim de terem a devida execução.

Art. 29.º Compete ao vice-presidente da Junta o que fica indicado para o presidente, na ausência ou impedimento dêste, ou quando na sua vaga o esteja substituindo interinamente.

Art. 30.º Compete ao secretário da Junta:

1.º Assinar os avisos das convocações para as sessões da Junta;

2.º Fazer transcrever com a maior exactidão no livro respectivo as actas das sessões.

3.º Fazer a leitura da acta da sessão anterior e a do expediente.

CAPÍTULO VIII

Atribuïções e deveres do presidente, vice-presidente e secretário da Comissão Executiva

Art. 31.º Compete ao presidente da Comissão Executiva:

1.º Ordenar a convocação para as sessões ordinárias e para as extraordinárias que julgar convenientes e o serviço exigir;

2.º Dirigir os trabalhos das sessões;

3.º Assinar a correspondência ou o expediente próprios da Comissão Executiva;

4.º Dar conhecimento ao engenheiro director das obras das deliberações da Junta ou das resoluções da Comissão Executiva;

5.º Visar as fôlhas e documentos de despesa e ordenar os pagamentos respectivos;

6.º Representar a Junta em todos os actos e contratos em juízo e fora dêle.

Art. 32.º Compete ao vice-presidente o que fica indicado para o presidente na ausência ou impedimento dêste ou quando na sua vaga o esteja substituindo interinamente.

Art. 33.º Compete ao secretário:

1.º Assinar os avisos das convocações para as sessões da Comissão Executiva;

2.º Fazer transcrever, com a maior exactidão, no livro respectivo as actas das sessões;

3.º Fazer a leitura da acta da sessão anterior e a do expediente;

4.º Fazer verificar, pela secretaria da Junta, todos os documentos e fôlhas de despesa antes de serem presentes ao presidente da Comissão Executiva e entregues ao tesoureiro pagador, fazendo reformar os que não estiverem exactos;

5.º Verificar que, no livro respectivo, o tesoureiro pagador seja debitado e creditado pelas quantias que fôr encarregado de receber e

pagar, conforme as contas por êste apresentadas no fim de cada mês e verificar a exactidão das mesmas contas, passando ao mesmo tesoureiro um certificado provisório da sua responsabilidade, que resgatará por definitivo depois de aprovadas as contas pela Junta;

6.º Apresentar na primeira sessão da Junta, em seguida à entrega dessas contas mensais, o seu parecer, a fim de a Junta resolver sôbre elas;

7.º Fazer organizar as contas da responsabilidade da Junta no ano civil findo, a fim de serem submetidas ao Conselho Superior de Finanças, para julgamento nos termos do artigo 20.º da lei de 14 de Abril de 1921.

CAPÍTULO IX

Secretaria da Junta — Atribuïções e deveres do pessoal

Art. 34.º A secretaria da Junta será organizada segundo o disposto no artigo 17.º da lei referida e será composta normalmente de um guarda-livros e de um tesoureiro pagador.

Art. 35.º São atribuïções e deveres do guarda livros:

1.º Assistir às sessões da Junta e às da Comissão Executiva, dando conta do expediente e das comunicações recebidas;

2.º Redigir durante a sessão a minuta da acta, que será assinada pelos vogais presentes;

3.º Lançar nos respectivos livros as actas das sessões;

4.º Redigir e escrever tôda a correspondência, representações, autos, contratos e em geral todos os documentos de serviço da Junta;

5.º Encarregar-se de todos os serviços de contabilidade, tendo para isso todos os livros que forem necessários segundo as disposições regulamentares de contablidade pública;

6.º Observar e fazer observar tôdas as indicações que lhe sejam dadas pelo presidente da Comissão Executiva;

7.º Como chefe da secretaria tem de cuidar da boa ordem nos trabalhos, distribuindo-os convenientemente;

8.º Conservar em boa ordem todo o arquivo da Junta;

9.º Conservar sob a sua guarda o sêlo branco da Junta, do qual só poderá fazer-se uso sob sua responsabilidade.

Art. 36.º São atribuïções e deveres do tesoureiro pagador:

1.º Entregar na Caixa Económica Portuguesa as quantias que a

Junta tenha de arrecadar, em vista de guias, cujos recibos lhe servirão para justificar as suas contas;

2.º Levantar os fundos em vista dos mandados ou precatórios, devidamente assinados pelo presidente da Comissão Executiva e pelo guarda-livros;

3.º Fazer os pagamentos em vista das fôlhas e documentos legalizados pela forma determinada neste regulamento;

4.º Verificar antes do pagamento tôdas as fôlhas e documentos, solicitando do guarda-livros a sua rectificação ou legalização se encontrar erros ou falta de formalidades competentes;

5.º Entregar até o dia 10 de cada mês, em duplicado, ao secretário da Comissão Executiva, uma conta especificada dos pagamentos efectuados e das quantias recebidas no mês anterior, acompanhada dos documentos comprovativos e do saldo que fica em seu poder, recebendo do secretário da Comissão Executiva o certificado provisório da sua responsabilidade.

CAPÍTULO X

Receitas da Junta — Sua arrecadação e aplicação

Art. 37.º São especialmente consignadas à construção e conservação das obras do pôrto da Figueira da Foz as seguintes receitas:

1.º $^1/_2$ por cento *ad valorem* sôbre a importação e exportação de tôdas as mercadorias entradas ou saídas pelo pôrto da Figueira da Foz (carta de lei de 15 de Julho de 1903);

2.º O imposto de $04(7) por tonelada de arqueação de todos os navios que entrem no pôrto, criado para os melhoramentos da barra, por lei de 9 de Fevereiro de 1843 e tabela de 7 de Setembro de 1860;

3.º O imposto adicional de 1 por cento sôbre o valor de todo o pescado tributado na área fiscal da alfândega ou que na mesma área venha a ser vendido e o de $^1/_{10}$ centavo por quilograma de bacalhau fresco pescado por navios portugueses;

4.º As taxas de exploração do pôrto que forem fixadas em regulamentos especiais aprovados pelo Govêrno.

Art. 38.º A Junta não tem cofre privativo. As suas receitas são depositadas na Caixa Económica Portuguesa, à ordem da mesma Junta, pelas entidades que as cobrem, as quais enviarão até o dia 10 de cada mês, ao presidente da Comissão Executiva, uma nota de receita cobrada no mês anterior.

§ único. Na mão do tesoureiro pagador e sob sua responsabilidade poderá existir um saldo em dinheiro até a quantia de 1.000$ para fazer face a algum pagamento urgente.

Art. 39.º As fôlhas de vencimentos do pessoal técnico e da secretaria serão feitas mensalmente na secretaria, assinadas pelo guarda-livros e visadas pelo presidente da Comissão Executiva.

Art. 40. As fôlhas de despesa com jornais, materiais ou empreitadas serão feitas pelo pessoal auxiliar das obras e visadas pelo engenheiro director.

Art. 41.º Para efectuar os pagamentos serão os fundos necessários levantados da Caixa Económica Portuguesa pelo tesoureiro pagador por meio de cheques assinados pelo presidente da Comissão Executiva e pelo guarda-livros.

Art. 42.º Na escrituração das despesas, sua documentação e pagamento seguir-se hão as disposições regulamentares relativas às obras públicas.

CAPÍTULO XI

Atribuïções e deveres do engenheiro director das obras

Art. 43.º O engenheiro director das obras terá a seu cargo a execução, por si e pelo pessoal técnico e auxiliar às suas ordens, de todos os estudos, projectos e construções das obras do pôrto e barra da Figueira da Foz, conforme as instruções que receber da Junta por intermédio do presidente da Comissão Executiva, com quem se corresponderá, sendo responsável para com a mesma Junta pela boa execução dos serviços que lhe são cometidos.

Art. 44.º Ao engenheiro director das obras compete especialmente:

1.º Elaborar e remeter à Junta, no mês de Setembro de cada ano, o plano das obras de construção que hão-de ser executadas no ano seguinte e os orçamentos de conservação e exploração e propor o quadro do pessoal técnico e auxiliar, conforme as necessidades do serviço;

2.º Comparecer nas sessões da Comissão Executiva, a fim de prestar os esclarecimentos que lhe forem pedidos ou informar o que julgar conveniente;

3.º Elaborar as condições de arrematação e cadernos de encargos das empreitadas de fornecimentos de materiais ou execução de obras e assistir aos concursos a fim de prestar os esclarecimentos necessários;

4.º Informar a Junta sôbre a conveniência da aquisição e custo

dos materiais, aparelhos e utensílios que julgar necessários para a boa e económica execução dos trabalhos;

5.º Fazer confeccionar no fim de cada quinzena as fôlhas e documentos de despesa feita, pondo-lhe o visto depois de verificar a sua exactidão e enviando o respectivo processo à Comissão Executiva para se efectuar o pagamento;

6.º Proceder ao exame dos materiais recebidos ou à vistoria dos trabalhos executados, assinando os respectivos autos;

7.º Enviar mensalmente à Comissão Executiva, até o dia 10 de cada mês, um mapa dos trabalhos executados e as contas de tôdas as obras e serviços;

8.º Enviar à Junta um relatório anual sôbre os trabalhos executados, estudando o progresso das obras do pôrto e analisando e justificando as despesas realizadas durante o ano;

9.º Preparar e redigir os regulamentos e tarifas para a exploração das obras e serviços do pôrto;

CAPÍTULO XII

Disposições gerais e transitórias

Art. 45.º A Junta tem jurisdição no Rio Mondego e seu braço sul desde o Pontão até a sua foz.

Art. 46.º Os serviços da Junta instalar-se hão em edifício próprio ou arrendado; podendo conservar-se no edifício da secretaria da 3.ª Secção da Divisão Hidráulica do Mondego, sem prejuízo dos serviços que continuam a cargo dessa secção.

Art. 47.º A secretaria da Junta estará aberta para o público todos os dias utéis das dez às dezasseis horas.

Art. 48.º Tôda a correspondência postal ou telegráfica em objecto de serviço expedida pelo presidente da Junta ou pelo presidente da Comissão Executiva, para qualquer ponto do continente ou colónias portuguesas, fica isenta de franquia ou de taxa; o presidente da Junta pode corresponder-se oficialmente, pelo correio, e em caso urgente pelo telégrafo, com o administrador geral dos Serviços Hidráulicos e com as autoridades civis e militares. O presidente da Comissão Executiva pode corresponder-se da mesma forma com as autoridades civis e militares.

Art. 49.º Para o serviço da secretaria, quando esteja instalada em edifício próprio ou arrendado, haverá um servente, cuja nomeação será feita segundo o disposto no artigo 17.º da lei de 14 de Abril de 1921.

Art. 50.º As licenças e penalidades do pessoal de secretaria, do pessoal técnico e auxiliar da Junta são reguladas, na parte que fôr aplicável, pelas disposições do decreto n.º 7:036, de 17 de Outubro de 1920, do decreto de 24 de Outubro de 1901 de organização do pessoal das Direcções de Obras Públicas, dos Serviços Hidráulicos e especiais, e pelas do regulamento disciplinar dos funcionários civis, de 22 de Fevereiro de 1913.

Paços do Govêrno da República, 21 de Julho de 1922. — O Ministro do Comércio e Comunicações, *Eduardo Alberto Lima Basto.*

g) A projectada Junta Autónoma do Pôrto Comercial de Lagos. — O deputado Sr. Aníbal Lúcio de Azevedo apresentou na sessão da Câmara de 11 de Maio de 1921 o seguinte projecto de lei criando um Pôrto Comercial em Lagos.

Artigo 1.º É criada na cidade de Lagos uma corporação local, delegada do Govêrno, com a denominação de Junta Autónoma do Pôrto Comercial de Lagos, com os fins seguintes:

a) Dirigir, administrar e executar estudos, obras necessárias, serviços, fundos, receitas, subsídios e tributos especiais destinados à construção, melhoramento e exploração do Pôrto de Lagos;

b) Promover pelos meios que julgar mais eficazes, dentro da lei vigente, o desenvolvimento do tráfego marítimo e comercial do mesmo pôrto.

§ 1.º A Junta instalar-se há no prazo de trinta dias a contar da promulgação desta lei.

Art. 2.º Constituem receita da Junta, destinada ao custeio dos seus encargos:

a) A sobretaxa de 1 % *ad valorem*, não podendo porém exceder 3$00 nem sér inferior a $08 por tonelada, sôbre a importação ou exportação de tôdas as mercadorias carregadas ou descarregadas no Pôrto de Lagos;

b) O produto da venda ou arrendamento dos terrenos conquistados à baía de Lagos e ao leito da ribeira de Bensafrim, em virtude das obras que execute, e dos que nos termos do artigo 4.º passem para a sua jurisdição;

c) O imposto de $05 por tonelada de arqueação de todos os navios de longo curso que entrem no pôrto de Lagos;

d) O imposto de 1 % sôbre o produto da venda do peixe em Lagos;

e) O produto das taxas de exploração do Pôrto de Lagos que pela Junta forem estabelecidas, mediante aprovação do Govêrno, por motivo de estadias dentro do pôrto, atracação aos cais ou pontes, aluguer de terrenos em volta das docas, ocupação dos cais, aluguer dos armazéns, aluguer de guindastes, fornecimento de aguada;

f) Todos os subsídios que lhe forem destinados ao artigo 3.º, pela Junta Geral do Distrito ou pela Câmara Municipal de Lagos;

g) Os recursos de qualquer outra proveniência.

Art. 3.º A fim de a Junta poder dar o necessário desenvolvimento às obras de melhoramento do pôrto mais imprescindíveis e estabelecer convenientemente a sua exploração, e quando para tal não bastem as restantes receitas consignadas no artigo anterior, é o Govêrno autorizado a levantar por empréstimo, ao juro máximo de 7 % ao ano e amortização em trinta anos, por séries, conforme o andamento dos trabalhos e até a quantia de 2.000.000$, as verbas para tal fim necessárias, que a título de subsídio serão cedidas à Junta.

Art. 4.º O Estado concede à Junta os terrenos marginais que possui entre a Ponta da Piedade e a margem direita da Ribeira do Alvor, os terrenos alagadiços da Ribeira de Bensafrim, que ficam compreendidos dentro do concelho de Lagos, e bem assim todos os móveis e imóveis com

que à data da instalação esteja fazendo a exploração do pôrto, o que tudo será devidamente inventariado.

§ único. O Govêrno poderá ainda facilitar por aluguer temporário ou empréstimo o material de dragagens de que possa dispor.

Art. 5.º A Junta, no exercício das suas funções directivas e administrativas que lhe são confiadas, é considerada como delegada do Govêrno e fica dependente do Ministério do Comércio e Comunicações, sob a inspecção e vigilância directa da Administração Geral dos Serviços Hidráulicos.

Art. 6.º A Junta é obrigada:

1.º A mandar poceder ao levantamento topográfico de todos os terrenos que lhe ficam pertencendo, tendo de enviar a respectiva planta ao Govêrno no prazo máximo de cento e oitenta dias, a contar da sua instalação;

2.º A mandar proceder ao levantamento da planta hidrográfica do pôrto e baía devidamente cotada, planta esta que será anualmente rectificada;

3.º A organizar os inventários dos bens móveis e imóveis, na sua posse, submentendo-os à apreciação do Govêrno dentro do mesmo prazo indicado no n.º 1.º dêste artigo.

Art.º 7.º A Junta, na qualidade de delegada do Govêrno, corresponde-se directamente com a Administração Geral dos Serviços Hidráulicos, sendo a sua correspondência, para qualquer ponto do continente e colónias portuguesas, livre de franquia postal ou telegráfica.

Art. 8.º A Junta é constituída por vogais natos e electivos:

a) São vogais natos:

O presidente da Comissão Executiva da Câmara Munipal de Lagos.

O capitão do pôrto.

O engenheiro chefe da Divisão Hidráulica do Guadiana.

O engenhiro director das estradas do sul, que poderá delegar no engenheiro chefe de divisão de estradas dos distritos de Faro.

O engenheiro director dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, que poderá delegar num engenheiro da sua direcção.

O engenheiro director das obras do Pôrto de Lagos.

O delegado do Ministério Público na comarca.

O delegado da delegação aduaneira.

b) São vogais electivos:

Um delegado do comércio do concelho.

Um delegado da indústria do concelho.

Um delegado dos armadores de navios ou consignatários de embarcações.

§ único. Todos os vogais electivos devem ter a sua residência em Lagos.

Art. 9.º A Junta elegerá, por escrutínio secreto, os seus presidente, vice-presidente e secretário, sendo trienal o seu exercício e admissível a reeleição.

Art. 10.º O cargo de vogal da Junta é incompatível com qualquer participação directa ou indirecta, manifesta ou oculta, nas obras, serviços ou contratos que sejam realizados com dinheiros administrados pela Junta.

Art. 11.º O cargo de vogal electivo da Junta é voluntário, honorífico, gratuito e exercício por três anos, sendo admissível a reeleição.

Art. 12.º Os vogais natos desempenharão o seu mandato, perante a Junta, durante o período que durar a comissão em que se encontrem investidos.

Art. 13.º A Junta elegerá uma comissão executiva, composta de cinco membros, dos quais um será sempre o engenheiro director das obras do pôrto, que entre si elegerão presidente, vice-presidente e secretário, e que terá a seu cargo a execução das deliberações da Junta, a vigilância dos serviços em conformidade com o regulamento interno elaborado pela Junta.

Art. 14.º A Junta reünirá ordinàriamente nos meses de Janeiro, Abril, Julho e Outubro, em dias determinados na primeira sessão de cada ano, e extraordinàriamente sempre que o presidente o julgue necessário ou quando tal lhe seja solicitado por quatro vogais ou pela comissão executiva.

Art. 15.º A inspecção técnica e administrativa dos serviços cometidos à Junta fica a cargo do administrador geral dos serviços hidráulicos.

Art. 16.º Ao serviço da Junta haverá o pessoal técnico, administrativo, de conservação, escrituração, contabilidade e pagadoria que à Junta fôr necessário, conforme o disposto no seu regulamento interno e sempre dentro das possibilidades dos orçamentos aprovados pelo Govêrno.

§ 1.º O pagador deve prestar fiança de 3.000$00 para poder desempenhar o seu cargo.

§ 2.º Salvo o disposto no artigo seguinte, os empregados são da livre escolha da Junta, sob proposta fundamentada da comissão executiva, tendo preferência os empregados adidos aos quadros dos diversos Ministérios que reúnam as devidas condições de idoneidade e que sejam dispensados pelo Govêrno, ficando na situação de disponibilidade, mas ficando livre à mesma Junta a faculdade de lhes dispensar os serviços.

Art. 17.º Para director das obras será nomeado pelo Ministro do Comércio e Comunicações, mediante proposta da Junta, um engenheiro civil de 1.ª classe, do quadro técnico das obras públicas.

§ único. O engenheiro director das obras superintende directamente em todos os serviços e é igualmente o chefe imediato de todo o pessoal técnico e administrativo empregado nas obras. As suas atribuïções e deveres serão esta-

belecidos em regulamento elaborado pela Junta e aprovado pelo Ministro do Comércio e Comunicações.

Art. 18.º São principais atribuïções e deveres da Junta Autónoma:

1.º Organizar o orçamento detalhado e justificado das receitas e despesas que, durante cada ano civil, terá de arrecadar e despender em conformidade com os relatórios e mais documentos justificativos que prèviamente lhe serão fornecidos pelo engenheiro director.

a) Êste orçamento será enviado ao Govêrno até ao dia 20 de Outubro de cada ano;

b) Dentro de trinta dias deverá ser comunicada à Junta a sua aprovação, indicando-se as correcções que nêle deverão ser introduzidas;

c) Não sendo recebida durante aquele prazo notificação alguma, considerar-se há aprovado o orçamento, e por êle terá de reger-se a Junta durante o ano civil a que êsse documento diga respeito;

d) A Junta poderá ainda organizar, em qualquer altura do ano, orçamentos suplementares para rectificação do orçamento ordinário ou aplicação de receitas excedentes ou extraordinários, observados os correspondentes prazos.

2.º Submeter à aprovação do Govêrno os projectos de obras de qualquer natureza, elaborados pelo engenheiro director, e que tenham sido autorizados ou sancionados pelo voto favorável da Junta, depois de discutidos em sessão, salvo o disposto na alínea *a)* dêste número.

a) São dispensados da aprovação superior tôdas as obras e contratos cuja importância não exceda a 10.000$00;

b) Os projectos submetidos à aprovação das instâncias competentes dar-se hão como aprovadas se, dentro do prazo de sessenta dias, depois de expedidos, a Junta não receber comunicado oficial da sua aprovação ou rejeição.

3.º Impedir a execução da quaisquer obras que não tenham a sua prévia autorização;

4.º Examinar os materiais, máquinas e quaisquer outros objectos que adquirir por ajuste particular ou por concurso e bem assim dar aprovação provisória ou definitiva ou rejeitar as obras executadas por contrato e as que conclua por administração;

5.º Examinar e aprovar os mapas mensais de tôdas as despesas e das obras realizadas que o engenheiro director das obras lhe fornecer;

6.º Enviar ao Govêrno, até sessenta dias depois de terminado o ano de gerência, um relatório suficientemente explícito e do qual se infira, qual a acção económica da Junta em todos os ramos da administração que lhe fôr confiada;

7.º Prestar tôdas as informações que lhe forem pedidas pelas Repartições do Estado e ainda às corporações se não resultar inconveniente para o seu funcionamento;

8.º Registar em livro próprio, rubricado pelo presidente em tôdas as fôlhas e devidamente aberto e encerrado por têrmo, as actas em que explicitamente se mencionem todos os assuntos tratados nas sessões, nelas resumindo o parecer de cada vogal que intervenha na discussão e as deliberações tomadas, que serão sempre por maioria absoluta dos vogais presentes;

9.º Contrair empréstimos de quantias exclusivamente destinadas à realização do plano a que obedece a sua constituïção, mediante prévia autorização do Govêrno, a quem serão submetidos todos os têrmos e condições em que se pretendem realizar, para o que poderá consignar ao serviço dêsses empréstimos tôdas as receitas consignadas ao artigo 20.º;

10.º Alienar, por concurso a que seja dado a maior publicidade, todos os terrenos conquistados em virtude de obras que execute, quando não haja inconveninte para a

Junta ou lesão de interêsses gerais do povo, tendo o direito de opção os proprietários de terrenos marginais que sejam confinantes com os terrenos que se alienam;

11.º Arrecadar tôdas as receitas e pagar tôdas as despesas autorizadas por lei, e bem assim obrigar a pagamentos e efectuar a cobrança de taxas que façam parte de regulamentos especiais por ela organizados para a exploração do pôrto e incluindo as tarifas da referida exploração, submetendo êsses regulamentos à sanção do Govêrno e observando-se quanto à sua aprovação o disposto na alínea *b)* do n.º 2 dêste artigo.

Art.º 19.º A Junta fica obrigada a enviar as contas da sua responsabilidade ao Conselho Superior de Finanças, para julgamento, até o dia 30 de Setembro imediato a cada gerência, acompanhadas da respectiva documentação.

Art.º 20.º A Junta elaborará no prazo de três meses, a contar da sua instalação, o seu regulamento interno e os demais que ficam determinados ou seja necessário estabelecer para a inteira execução desta lei os quais submeterá à aprovação do Govêrno, sendo nêles fixadas as atribuïções que pertencem a cada um dos órgãos funcionais da Junta.

Art.º 21.º O Govêrno decretará as providências necessárias para a cabal execução da presente lei.

Art.º 22.º Fica revogada a legislação em contrário.

Já anteriormente por portaria de 25 de Outubro de 1920 o Ministro do Comércio e Comunicações Sr. Velhinho Correia nomeou uma comissão para proceder aos trabalhos prévios e elaboração do projecto dum pôrto comercial em Lagos.

Os considerandos dessa portaria são os seguintes que por interessantes se reproduzem:

«Considerando que a baía e Pôrto de Lagos, tendo em atenção os seus predicados naturais e a sua privilegiada situação geográfica, estão naturalmente indicados para constituir um dos mais importantes portos de acesso ao comércio marítimo de Portugal;

Considerando que, comprovada como está, a fraqueza da nossa situação no comércio internacional e da península, urge trabalhar no sentido de se evitar essa precária situação que a concorrência dos portos estrangeiros vizinhos mais agrava dia a dia;

Considerando que, assim, imperioso se torna promover o criterioso aproveitamento dos nossos portos naturais, vivificando o país e a respectiva economia e escolhendo especialmente aqueles que, além duma função pública geral, têm função acentuadamente regional como o de Lagos, cuja notável baía tem de abertura 5 milhas com flecha superior a uma milha, com calado de água de 30 e mais metros, com pôrto exterior e interior e que é pelos estrangeiros considerado como um dos melhores portos marítimos e oceânicos, onde os navios podem chegar e fundear sem auxílio de práticos...»

h) A Junta Autónoma das Obras do Pôrto de Tavira. — A Junta Autónoma das Obras do Pôrto de Tavira criada pela lei n.º 1415 de 21 de Abril de 1923 rege-se pelas seguintes disposições legais:

Artigo 1.º É criada na cidade de Tavira uma corporação local, delegada do Govêrno, com a designação de Junta Autónoma da Obras do Pôrto e Barra de Tavira, com os fins seguintes:

a) Dirigir, administrar e executar os estudos, obras necessárias, serviços, fundos, receitas, subsídios e tributos especiais destinados à construção, melhoramento e exploração do Pôrto e Barra de Tavira;

b) Promover pelos meios que julgar mais eficazes, dentro das leis vigentes, o desenvolvimento do tráfego comercial e marítimo do Pôrto de Tavira, assim como da indústria e agricultura em tôda a região limítrofe e beneficiada pelo rio Gilão e a cujos produtos êste e o Pôrto de Tavira possam dar saída;

c) Rasgar na ilha que fica fronteira à cidade um canal de comunicação entre o mar e o rio Gilão.

Art. 2.º Constituem receita da Junta, destinada ao custeio dos seus encargos:

a) A sobretaxa de 1 por cento *ad valorem*, não podendo porém exceder 2$00 nem ser inferior a $05 por tonelada, sôbre a importação ou exportação de tôdas as mercadorias entradas ou saídas pela barra de Tavira;

b) O produto da venda ou arrendamento dos terrenos conquistados ao leito do rio Gilão em virtude das obras que execute e dos que nos termos do artigo 4.º passem para a sua jurisdição;

c) O imposto de $05 por tonelada de arqueação de todos os navios de longo curso que entrem a barra de Tavira destinados a portos portugueses;

d) O produto das taxas de exploração do Pôrto de Tavira que pela Junta forem estabelecidas mediante aprovação do Govêrno por motivo de estadias dentro do pôrto, atracação aos cais ou pontes, aluguer dos terrenos em volta das docas, ocupação dos cais, aluguer dos armazéns, aluguer dos guindastes, fornecimento de aguada;

e) Todos os subsídios que lhe forem destinados pelo Govêrno, especialmente os indicados no artigo 3.º, pela Junta Geral do Distrito ou pela Câmara Municipal de Tavira;

f) 75 por cento dos impóstos sôbre o pescado estabecidos pela lei de 10 de Junho de 1843 que forem cobrados no concelho de Tavira;

g) Os impostos que até agora têm sido cobrados pelo Estado neste concelho e a que se referem os decretos n.os 5:592, de 10 de Maio de 1919, 4:692, de 13 de Julho de 1918, e 1:876, de 11 de Setembro de 1915, e que passam a ser arrecadados pela Junta;

h) A percentagem de 55 por cento do fundo de protecção à marinha mercante e portos nacionais, cobrada no Pôrto de Tavira, a que se refere o artigo 5.º do decreto n.º 7:822, de 22 de Novembro de 1921, emquanto não fôr criada a Escola de Construção Naval a que o mesmo decreto se refere; esta percentagem será reduzida a 50 por cento quando começar a funcionar a referida Escola;

i) 50 por cento das receitas criadas pela lei n.º 63, de 17 de Julho de 1913; os restantes 50 por cento serão destinados à amortização do empréstimo contraído pela Câmara Municipal nos termos dessa lei e à conclusão dos trabalhos de esgôto da cidade.

Art. 3.º A fim de a Junta poder dar o necessário desenvolvimento às obras de melhoramento do pôrto mais imprescindíveis e estabelecer convenientemente a sua exploração, e quando para tal não bastem as restantes receitas consignadas no artigo anterior, é o Govêrno autorizado a levantar, por empréstimo, à taxa de desconto do Banco de Portugal e amortização no prazo máximo de trinta anos, por séries, conforme o andamento dos trabalhos, até à quantia de 2:000.000$00.

Art. 4.º O Estado concede à Junta os terrenos que possui na ilha e na margem do rio Gilão, que tenham de ser abrangidos pelas obras de melhoramento do pôrto, e bem assim todos os móveis e imóveis com que à data da instalação esteja fazendo a exploração do pôrto, o que tudo será devidamente inventariado.

§ 1.º O Govêrno poderá ainda facilitar, por aluguer

temporário ou empréstimo, o material de dragagens de que possa dispor.

§ 2.º A Junta não poderá embaraçar o aproveitamento das instalações feitas na ilha para os serviços de pesca.

Art. 5.º A Junta, no exercício das funções directas e administrativas que lhe são confiadas, é considerada como delegada do Govêrno e fica dependente do Ministério do Comércio e Comunicações, sob a inspecção e vigilância directa da Administração Geral dos Serviços Hidráulicos.

Art. 6.º São atribuïções da Junta:

a) Mandar proceder ao levantamento topográfico de todos os terrenos que lhe ficam pertencendo, tendo de enviar a respectiva planta ao Govêrno, no prazo máximo de cento e oitenta dias, a contar da sua instalação;

b) Mandar proceder ao levantamento da planta da bacia hidrográfica do pôrto e barra, devidamente cotada, planta esta que será anualmente rectificada;

c) Organizar os inventários dos bens móveis e imóveis, na sua posse, submetendo-os à aprovação do Govêrno dentro do mesmo prazo indicado no n.º 1.º dêste artigo;

d) Construir um ramal de via férrea desde a estação do caminho de ferro de Tavira até o cais e uma estação marítima para o serviço do pôrto.

Art. 7.º A Junta, na qualidade de delegada do Govêrno, corresponde-se directamente com a Administração Geral dos Serviços Hidráulicos, sendo a sua correspondência, para qualquer ponto do continente e colónias portuguesas, livre de franquia postal ou telegráfica.

Art. 8.º A Junta é constituída por vogais natos e electivos:

a) São vogais natos:

O presidente da Comissão Executiva da Câmara Municipal de Tavira;

O capitão do pôrto;

O engenheiro chefe da Divisão Hidráulica do Guadiana;

O engenheiro director das estradas do sul, que poderá delegar num engenheiro da sua Direcção;

O engenheiro director das obras do Pôrto de Tavira;

O delegado do Ministério Público na comarca;

Um delegado da Direcção Geral das Alfândegas;

b) São vogais electivos:

Um delegado da Associação Comercial do concelho;

Um delegado das sociedades anónimas de pesca;

Um delegado do compromisso marítimo;

Um delegado da indústria do concelho.

§ único. Todos os vogais electivos devem ter a sua residência em Tavira.

Art. 9.º A Junta elegerá por escrutínio secreto os seus presidente, vice-presidente e secretário, sendo trienal o seu exercício e admissível a reeleição.

Art. 10.º O cargo de vogal da Junta é incompatível com qualquer participação directa ou indirecta, manifesta ou oculta, nas obras, serviços ou contratos que sejam realizados com dinheiros administrados pela Junta.

Art. 11.º O cargo do vogal electivo da Junta é voluntário, honorífico, gratuito e exercido por três anos, sendo admissível a reeleição.

Art. 12.º Os vogais natos desempenharão o seu mandato, perante a Junta, durante o período que durar a comissão em que se encontrem investidos.

Art. 13.º A Junta elegerá uma comissão executiva, composta de cinco membros, dos quais um será sempre o engenheiro director das obras do pôrto, que entre si elegerão presidente, vice-presidente e secretário, e que terá a seu cargo a execução das deliberações da Junta e a vigilância dos serviços em conformidade com o regulamento interno elaborado pela Junta.

Art. 14.º A Junta reünirá ordinàriamente nos meses de Janeiro, Abril, Julho e Outubro, em dias determinados na primeira sessão de cada ano, e extraordinàriamente sempre que o presidente o julgue necessário, ou quando tal lhe seja solicitado por quatro vogais ou pela comissão executiva.

Art. 15.º A inspecção técnica e administrativa dos serviços cometidos à Junta fica a cargo do administrador geral dos serviços hidráulicos.

Art. 16.º Ao serviço da Junta haverá o pessoal técnico, administrativo, de conservação, escrituração, contabilidade e pagadoria que a Junta julgue necessário, conforme o disposto no seu regulamento interno, e sempre dentro das possibilidades dos orçamentos aprovados pelo Govêrno.

§ 1.º O pagador deve prestar fiança de 3.000$00 para poder desempenhar o seu cargo.

§ 2.º Salvo o disposto no artigo seguinte, os empregados são de livre escolha da Junta, sob proposta fundamentada da comissão executiva, tendo preferência os empregados adidos aos quadros dos diversos Ministérios que reúnam as devidas condições de idoneidade e que sejam dispensados pelo Govêrno, ficando na situação de disponibilidade, mas ficando livre à mesma Junta a faculdade de lhes dispensar os serviços.

Art. 17.º Para director das obras será nomeado pelo Ministro do Comércio e Comunicações, mediante proposta da Junta, um engenheiro do quadro técnico de obras públicas.

§ único. O engenheiro director das obras superintende directamente em todos os serviços e é igualmente o chefe imediato de todo o pessoal técnico e administrativo empregado nas obras. As suas atribuïções e deveres serão estabelecidos em regulamento elaborado pela Junta e aprovado pelo Ministro do Comércio e Comunicações.

Art. 18.º São principais atribuïções e deveres da Junta Autónoma:

1.º Organizar o orçamento detalhado e justificado das receitas e despesas que, dentro de cada ano civil, terá de arrecadar ou despender em conformidade com os relatórios e mais documentos justificativos que prèviamente lhes serão fornecidos pelo engenheiro director;

a) Êste orçamento seré enviado ao Govérno até o dia 20 de Outubro de cada ano;

b) Dentro de trinta dias deverá ser comunicada à Junta a sua aprovação, indicando-se as correcções que nêle deverão ser introduzidas;

c) Não sendo recebida durante aquele prazo notificação alguma, considerar-se há aprovado o orçamento e por êle terá de reger-se a Junta durante o ano civil a que êsse documento diga respeito;

d) A Junta poderá ainda organizar em qualquer altura do ano orçamentos suplementares para rectificação do orçamento ordinário ou aplicação de receitas excedentes ou extraordinárias, observados os correspondentes prazos.

2.º Submeter à aprovação do Govêrno os projectos de obras de qualquer natureza elaborados pelo engenheiro director e que tenham sido autorizados ou sancionados pelo voto favorável da Junta, depois de discutidos em sessão, salvo o disposto na alínea *a)* dêste número;

a) São dispensados da aprovação superior tôdas as obras e contratos cuja importância não exceda 20.000$;

b) Os projectos submetidos à aprovação das instâncias competentes dar-se hão como aprovados, se dentro do prazo de sessenta dias, depois de expedidos, a Junta não receber comunicação oficial da sua aprovação ou rejeição.

3.º Impedir a execução de quaisquer obras que não tenham a sua prévia autorização;

4.º Examinar os materiais, máquinas e quaisquer outros

objectos que adquirir por ajuste particular ou por concurso, e bem assim dar aprovação provisória ou definitiva ou rejeitar as obras executadas por contrato e as que conclua por administração;

5.º Examinar e aprovar os mapas mensais de tôdas as despesas e das obras realizadas que o engenheiro director das obras lhe forneça;

6.º Enviar ao govêrno até sessenta dias depois de terminado o ano da sua gerência, um relatório suficientemente explícito, e do qual se infira qual a acção económica da Junta em todos os ramos da administração que lhe fôr confiada;

7.º Prestar tôdas as informações que lhe forem pedidas pelas repartições do Estado, e ainda às corporações particulares que as solicitarem, se da sua divulgação não resultar inconveniente para o seu funcionamento;

8.º Registar em livro próprio, rubricado pelo presidente em tôdas as fôlhas e devidamente aberto e encerrado por têrmo, as actas em que explìcitamente se mencionem todos os assuntos tratados nas sessões, nelas resumindo o parecer de cada vogal que intervenha na discussão e as deliberações tomadas, que serão sempre por maioria absoluta dos vogais presentes;

9.º Contrair empréstimos de quantias exclusivamente destinadas à realização do plano a que obedeceu a sua constituïção, mediante prévia autorização do Govêrno, a quem são submetidos todos os termos e condições em que se pretendem realizar, para o que poderá consignar ao serviço dêsses empréstimos tôdas as receitas consignadas no artigo 2.º;

10.º Alienar, por concurso a que seja dada a maior publicidade, todos os terrenos conquistados em virtude de obras que execute, quando não haja inconveniente para a Junta ou lesão de interêsses gerais do povo, tendo o direito de opção os proprietários dos terrenos marginais que sejam confinantes com os terrenos que se alienem;

11.º Arrecadar tôdas as receitas e pagar tôdas as despesas autorizadas por esta lei, e bem assim obrigar os pagamentos e efectivar a cobrança de taxas que façam parte de regulamentos especiais por ela organizados para a exploração do pôrto e incluindo as tarifas da referida exploração, submetendo êsses regulamentos à sanção do Govêrno e observando-se, quanto à sua aprovação, os disposto na alínea *b*) do n.º 2.º dêste artigo.

Art. 19.º A Junta fica obrigada a enviar as contas de sua responsabilidade no Conselho Superior de Finanças, para julgamento, até o dia 30 de Setembro imediato a cada gerência, acompanhadas da respectiva documentação.

Art. 20.º A Junta elaborará no prazo de três meses, a contar da sua instalação, o seu regulamento interno e os demais que ficam determinados ou seja necessário estabecer para inteira execução desta lei, os quais submeterá à aprovação do Govêrno, sendo nêles fixadas as atribuïções que pertencem a cada um dos órgãos funcionais da Junta.

Art. 21.º O Govêrno decretará as providências necessátias para a cabal execução da presente lei.

Art. 22.º Fica revogada a legislação em contrário.

i) A Junta Autónoma do Pôrto Comercial de Vila Real de Santo António. — A lei n.º 1461 de 15 de Agôsto de 1923 instituiu a Junta Autónoma do Pôrto Comercial de Vila Real de Santo António.

Os preceitos legais que a regem são os seguintes:

Artigo 1.º É criada no Pôrto de Vila Real de Santo António uma corporação local, delegada do Govêrno, com a denominação de Junta Autónoma do Pôrto Comercial de Vila Real de Santo António, com os fins seguintes:

a) Dirigir, administrar e executar estudos, obras necessárias, serviços, fundos, receitas, subsídios e tributos especiais destinados à construção, melhoramento e exploração do Pôrto de Vila Real de Santo António;

b) Promover, pelos meios que julgar mais eficazes, dentro das leis vigentes, o desenvolvimento do tráfego marítimo e comercial do mesmo pôrto.

§ único. A junta instalar-se há no prazo de trinta dias, a contar da promulgação desta lei.

Art. 2.º Constituem receita da Junta, destinada ao custeio dos seus encargos:

a) A sobretaxa de 1 por cento *ad valorem*, com limites estabelecidos pela Junta e aprovados pelo Govêrno, sôbre a importação de tôdas as mercadorias despachadas no Pôrto de Vila Real de Santo António e as entradas ou saídas pela barra do Guadiana;

b) O produto do arrendamento dos terrenos conquistados ao leito do rio Guadiana, em virtude das obras que se executem e que fiquem em território português, e daqueles que nos termos do artigo 4.º passem para a sua jurisdição depois de obtida a autorização do Govêrno;

c) O imposto estabelecido pela Junta e aprovado pelo Govêrno, que incidirá sôbre a tonelagem de arqueação de todos os navios de longo curso que entrem no Pôrto de Vila Real de Santo António;

d) O imposto de 1 por cento sôbre o produto da venda de peixe em Vila Real de Santo António, criado por lei n.º 362, de 25 de Agôsto de 1915, e que passa a constituir receita da Junta, bem como o saldo proveniente do mesmo imposto, que à data da sua instalação se encontre arrecadado pela câmara municipal;

e) O produto das taxas de exploração do Pôrto de Vila Real de Santo António que pela Junta forem estabelecidas mediante aprovação do Govêrno por motivo de estadias

dentro do pôrto, atracação aos cais ou pontes, aluguer dos terrenos em volta das docas, ocupação dos cais, aluguer dos armazéns, aluguer de guindastes, fornecimento de aguada;

f) Todos os subsídios que lhe forem destinados pelo Govêrno, especialmente os indicados no artigo 3.º, pela Junta Geral do Distrito ou pela Câmara Municipal de Vila Real de Santo António;

g) A percentagem de 50 por cento dos impostos cobrados nos termos do decreto n.º 8:383, de 25 de Setembro de 1922, que pelo artigo 13.º do mesmo decreto se destina à construção e apetrechamento dos postos e que fôr cobrada no Pôrto de Vila Real de Santo António;

h) Os recursos de qualquer outra proveniência.

Art. 3.º A fim de a Junta poder dar o necessário desenvolvimento às obras de melhoramento do pôrto mais imprescindíveis e estabelecer convenientemente a sua exploração, e quando para tal não bastem as restantes receitas consignadas no artigo anterior, é o Govêrno autorizado a levantar por empréstimo, à taxa de desconto do Banco de Portugal e amortizável no prazo máximo de trinta anos, por séries, conforme o andamento dos trabalhos, até a quantia de 5:000.000$00.

Art. 4.º A Junta, como representante do Govêrno, passa a administrar os terrenos marginados do rio Guadiana que tenham de ser abrangidos pelas obras de melhoramentos do pôrto, e, bem assim, todos os móveis e imóveis com que à data da instalação se esteja fazendo a exploração do pôrto, o que tudo será devidamente inventariado.

§ único. O Govêrno poderá ainda facilitar, por aluguer temporário ou empréstimo, o material de dragagens de que possa dispor.

Art. 5.º A Junta, no exercício das funções directas e administrativas que lhe são confiadas, é considerada como

delegada do Govêrno e fica dependente do Ministério do Comércio e Comunicações, sob a inspecção e vigilância directa da Administração Geral dos Serviços Hidráulicos.

Art. 6.º A Junta é obrigada:

1.º A mandar proceder ao levantamento topográfico de todos os terrenos que fica administrando, tendo de mandar a respectiva planta ao Govêrno no prazo máximo de cento e oitenta dias;

2.º A organizar os inventários dos bens móveis e imóveis na sua posse, submetendo-os à apreciação do Govêrno dentro do mesmo prazo indicado no n.º 1.º dêste artigo.

Art. 7.º A Junta, na qualidade de delegada do Govêrno, corresponde-se directamente com a Administração Geral dos Serviços Hidráulicos, sendo tôda a correspondência, para qualquer pôrto do continente e colónias portuguesas, livre de franquia postal ou telegráfica.

Art. 8.º A Junta é constituída por vogais natos e efectivos.

a) São vogais natos:

O presidente da comissão executiva da Câmara Municipal de Vila Real de Santo António;

O capitão do pôrto;

O engenheiro chefe da Divisão Hidráulica do Guadiana;

O engenheiro director da Direcção das Estradas do Sul que poderá delegar no engenheiro chefe da Divisão das Estradas do Distrito de Faro;

O engenheiro director dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste que poderá delegar num engenheiro da sua Direcção:

O delegado do Ministério Público da comarca;

O chefe da delegação aduaneira.

b) São vogais electivos:

Um delegado do comércio do concelho;

Um delegado da indústria do concelho;

Um delegado dos armadores de navios, ou consignatários de embarcações.

§ 1.º Quando qualquer das colectividades a que se refere a alínea *b)* dêste artigo não estiver legalmente organizada, a escolha dos delegados a que se refere a mesma alínea far-se há por eleição entre os comerciantes, industriais ou armadores como tais inscritos na Repartição de Finanças do concelho, em reünião para êsse fim convocada e presidida pelo administrador do concelho.

§ 2.º Todos os vogais electivos devem ter a sua residência em Vila Real de Santo António.

Art. 9.º A Junta elegerá por escrutínio secreto os seus presidente, vice-presidente e secretário, sendo trienal o seu exercício e admissível a reeleição.

Art. 10.º O cargo de vogal da Junta é imcompatível com qualquer participação directa ou indirecta, manifesta ou oculta, nas obras, serviços ou contratos que sejam realizados com dinheiros administrados pela Junta.

Art. 11.º O cargo de vogal electivo da Junta é voluntário, honorífico, gratuito e exercido por três anos, sendo admissível a reeleição.

Art. 12.º Os vogais natos desempenharão o seu mandato perante a Junta durante o período que durar a comissão em que se encontrem investidos.

Art. 13.º A Junta elegerá uma comissão executiva, composta de cinco membros, dos quais um será sempre um engenheiro director das obras do pôrto, que entre si elegerão presidente, vice-presidente e secretário, e que terá a seu cargo a executação das deliberações da Junta, a vigilância dos serviços, em conformidade com o regulamento interno elaborado pela Junta.

Art. 14.º A Junta reünirá ordinàriamente nos meses de Janeiro, Abril, Julho e Outubro, em dias determinados na primeira sessão de cada ano, e extraordinàriamente sempre

que o presidente o Julgue necessário ou quando tal lhe seja solicitado por quatro vogais ou pela comissão executiva.

Art. 15.º A inspecção técnica e administrativa dos serviços cometidos à Junta fica a cargo do administrador geral dos Serviços Hidráulicos.

Art. 16.º Ao serviço da Junta haverá o pessoal técnico administrativo, de conservação, escrituração, contabilidade e pagadoria que a Junta julgue necessário, conforme o disposto no seu regulamento interno e sempre dentro das possibilidades dos orçamentos aprovados pelo Govêrno.

§ 1.º O pagador deve prestar fiança de 3.000$00 para poder desempenhar o seu cargo.

§ 2.º Salvo o disposto no artigo seguinte, os empregados são da livre escolha da Junta, sob proposta fundamentada da comissão executiva, tendo preferência os empregados adidos aos quadros de diversos Ministérios que reúnam as devidas condições de idoneidade e que sejam dispensados pelo Govêrno, ficando na situação de disponibilidade, mas ficando livre à mesma Junta a faculdade de lhes dispensar os serviços.

Art. 17.º Para director das obras será nomeado pelo Ministro do Comércio e Comunicações, mediante proposta da Junta, um engenheiro do quadro técnico de obras públicas.

§ único. O engenheiro director das obras públicas superintende directamente em todos os serviços e é igualmente o chefe imediato de todo o pessoal técnico e administrativa empregado nas obras. As suas atribuïções e deveres serão estabelecidos em regulamento elaborado pela Junta e aprovado pelo Ministro do Comércio e Comunicações.

Art. 18.º São principais atribuïções e deveres da Junta Autónoma:

1.º Organizar o orçamento detalhado e justificado das receitas e despesas que, durante cada ano civil, terá de arrecadar e dispender, em conformidade com os relatórios e mais documentos justificativos, que prèviamente lhe serão fornecidos pelo engenheiro director;

a) Êste orçamento será enviado ao Govêrno até o dia 20 de Outubro de cada ano;

b) A Junta poderá ainda organizar em qualquer altura do ano orçamentos suplementares para rectificação do orçamento ordinário ou aplicação de receitas excedentes ou extraórdinárias, observados os correspondentes prazos.

2.º Submeter à aprovação do Govêrno os projectos de obras de qualquer natureza, elaborados pelo engenheiro director, e que tenham sido autorizadas ou sancionadas pelo voto favorável da Junta, depois de discutidos em sessão;

3.º Impedir a execução de quaisquer obras que não tenham a sua prévia autorização;

4.º Examinar os materiais, máquinas e quaisquer outros objectos que adquira por ajuste particular ou por concurso, e bem assim dar aprovação provisória ou definitiva ou rejeitar as obras executadas por contrato e as que conclua por administração;

5.º Examinar e aprovar os mapas mensais de tôdas as despesas e das obras realizadas que o engenheiro director das obras lhe forneça;

6.º Enviar ao Govêrno, até sessenta dias depois de terminado o ano da gerência, um relatório suficientemente explícito e do qual se infira qual a acção económica da Junta em todos os ramos de administração que lhe fôr confiada;

7.º Prestar tôdas as informações que forem pedidas pelas repartições do Estado e ainda às corporações e particulares que as solicitarem, se da sua divulgação não resultar inconveniente para o seu funcionamento;

8.º Registar em livro próprio, rubricado pelo presidente em tôdas as fôlhas e devidamente aberto e encerrado por têrmo, as actas em que explìcitamente se mencionem todos os assuntos tratados nas sessões, nelas resumindo o parecer de cada vogal que intervenha na discussão e as deliberações tomadas, que serão sempre por maioria absoluta dos vogais presentes;

9.º Contrair empréstimos de quantias exclusivamente destinadas à realização do plano a que obedece a sua constituïção, mediante prévia autorização do Govêrno, a quem serão submetidos todos os termos e condições em que se pretendem realizar, para o que poderá consignar ao serviço dêsses empréstimos tôdas as receitas designadas no artigo 2.º;

10.º Arrendar por concurso, a que será dada a maior publicidade, os terrenos portugueses que em virtude das obras que execute sejam conquistados ao rio Guadiana, depois de obter a autorização do Govêrno e quando não haja inconveniente para a Junta ou lesão de interêsses gerais do povo, tendo o direito de opção os proprietários dos terrenos marginais que lhe sejam confinantes com os terrenos que arrendam. Em caso algum poderá arrendar-se a faixa marginal de 15 metros de largura, contados a partir da linha da máxima preamar.

11.º Arrecadar tôdas as receitas e pagar tôdas as despesas autorizadas por lei e bem assim obrigar a pagamento e efectivar a cobrança de taxas que façam parte de regulamentos especiais por ela organizados para a exploração do pôrto e incluindo as tarifas da referida exploração, submetendo êsses regulamentos à sanção do Govêrno.

Art. 19.º A Junta fica obrigada a enviar as contas da sua responsabilidade ao Conselho Superior de Finanças, para julgamento, até o dia 30 de Setembro, imediato a cada gerência, acompanhadas da respectiva documentação.

Art. 20.º A Junta elaborará no prazo de três meses, a contar da sua instalação, o seu regulamento interno e os demais que ficam determinados ou seja necessário estabelecer para a inteira execução desta lei, os quais submeterá à aprovação do Govêrno, sendo nêles fixadas as atribuïções que pertencem a cada um dos órgãos funcionais da Junta.

Art. 21.º O Govêrno decretará as providências necessárias para a cabal execução da presente lei.

Art. 22.º Fica revogada a legislação em contrário.

O Decreto n.º 9:306 de 13 de Dezembro de 1923 aprovou o Regulamento interno desta Junta.

j) A projectada Junta Autónoma do Pôrto e Barra de Setúbal. — Na sessão legislativa de 1921 o deputado Sr. Joaquim Brandão apresentou um projecto de lei criando a Junta Autónoma de Pôrto e Barra de Setúbal.

Essa Junta será composta das entidades técnicas locais, como sejam o capitão do pôrto, o chefe da delegação aduaneira, o engenheiro da secção hidráulica, o engenheiro chefe das obras municipais, um engenheiro delegado dos caminhos de ferro do Estado e de representantes da cidade e das suas classes produtoras, tais como o presidente da Câmara Municipal e delegados da Associação Comercial, sociedades de pesca, associações de classe, associação marítima, firmas exportadoras e consignatárias de navios.

Terá por objectivo executar as obras de melhoramentos do pôrto e barra, podendo adoptar-se ou não os projectos já estudados e aprovados, administrar essas obras e bem assim os serviços, fundos e tributos especiais do pôrto e barra, promovendo, pelos meios mais eficazes, o desenvolvimento do tráfego marítimo e comercial do pôrto. Para êsse organismo transitam, pois, tôdas as atribuïções, receitas e encargos que, por motivos das referidas obras, per-

tenciam à Câmara Municipal, aumentando-se aquelas atribuïções e consignando-se novos e mais amplos poderes e prorrogativas, de forma a facilitar e impulsionar a importante tarefa de que a Junta é incumbida.

Trata-se, de uma iniciativa descentralizadora e do mais alto alcance económico. Assim o compreendeu a Câmara dos Deputados, que aprovou o projecto em Setembro de 1922, enviando-o ao Senado, nos termos da Constituïção. Daquele alto corpo legislativo pende actualmente a resolução definitiva do caso e já a respectiva comissão de obras públicas lhe deu parecer favorável.

Porém, a Câmara Municipal pediu ao Senado que o projecto fôsse retirado da discussão, visto considerar-se habilitada a fazer as obras.

k) A Junta Autónoma das Obras do Pôrto do Funchal. — A Junta Autónoma das Obras do Pôrto de Funchal é regulada pela lei n.º 89 de 13 de Agôsto de 1913, cujo teor é o seguinte:

Artigo 1.º É instituída na cidade do Funchal uma corporação que será denominada Junta Autónoma das Obras do Pôrto do Funchal, tendo as suas atribuïções:

a) As obras de reparação indispensáveis no pôrto de abrigo, na Pontinha, tanto do lado interno como do lado externo da enseada; instalação no mesmo molhe de maquinismos de carga e descarga; ligação com a Alfândega por meio de uma linha férrea eléctrica; armazéns no terminus da linha e bem assim prolongamento e melhoramento do cais de entrada da cidade; a construção dum cais para mercadorias em frente da Alfândega; abertura duma avenida marginal entre o cais da entrada da cidade e o extremo leste do Campo Almirante Reis; construção duma pequena doca entre o cais da Alfândega e a foz da Ribeira de Santa Luzia, com as devidas instalações para

serviço de pequena cabotagem da ilha; e, finalmente, tôdas as demais instalações complementares, como sejam um edifício da Alfândega, a construção dum pôsto marítimo de desinfecção, a dum mercado, praça de peixe; capitania do pôrto e serviço de saúde;

b) A conservação, exploração e aproveitamento de tôdas as instalações, obras e serviços que vier a montar dentro dos limites das suas atribuïções.

Art. 2.º A junta será constituída permanentemente por onze membros, que todos deverão ser cidadãos portugueses, a saber:

1.º Presidente da Junta Geral do Distrito;
2.º Presidente da Câmara Municipal do Funchal;
3.º Presidente da Junta Agrícola da Madeira;
4.º Director das Obras Públicas do Distrito;
5.º Director da Alfândega;
6.º Capitão do pôrto;
7.º Presidente da Associação Comercial;
8.º Um vogal especialmente designado pelo Govêrno, pelo Ministério do Fomento;
9.º Um vogal eleito pelas casas bancárias do Funchal;
10.º Um vogal eleito pelas associações de classe dos comerciantes por grosso e a retalho do Funchal;
11.º Um vogal eleito pelas Câmaras dos diferentes concelhos do distrito.

§ único. A eleição dos designados sob os n.os 9.º a 11.º será feita perante a Câmara Municipal do Funchal, em dia que o governador civil do Funchal oportunamente designará.

Art. 3.º Serão igualmente membros da Junta os cidadãos eleitos para Deputados e Senadores pelo círculo do Funchal.

Art. 4.º O mandato electivo, a que se referem as alíneas 9.ª e 11.ª do art. 2.º, é por dois anos e só poderá re-

cair em cidadãos portugueses, embora alheios ao grémio dos respectivos eleitores, com recondução para eleições sucessivas.

Art. 5.º Da Junta será presidente, o presidente da Junta Geral do Distrito e vice-presidente o presidente da Câmara Municipal do Funchal, e ela escolherá de entre os seus restantes vogais o secretário e o tesoureiro.

Art. 6.º O Governador Civil do Funchal terá lugar em tôdas as sessões da Junta, poderá convocá-la extraordinàriamente quando reputar conveniente, e será nela ouvido, mas não terá voto nas suas deliberações, nem poderá embargar obras nem empreendimento algum.

Art. 7.º O presidente da Junta, em exercício, terá sempre voto nas deliberações dela e voto de qualidade em caso de empate na votação.

Art. 8.º O cargo de membro da Junta é obrigatório para todos os funcionários públicos designados neste decreto, ou eleitos pelas classes acima referidas, e voluntàriamente quanto aos demais cidadãos, sendo para todos gratuito e incompatível com qualquer participação directa ou indirecta em obras, contratos ou serviços em que tenham de ser custeados com fundos a ela afectos.

§ único. Os membros da Junta serão responsáveis pelos seus actos, nos termos em que o são ou vierem a ser os vereadores municipais.

Art. 9.º A Junta, quanto às obras até aqui dependentes do Ministério do Fomento, fica sujeita à fiscalização superior dêste Ministério; com respeito àquelas que colidirem com atribuïções da Junta Geral do Distrito ou da Câmara Municipal do Funchal sujeitar-se-há, conjuntamente, às fiscalizações das mesmas corporações, e quanto a contratos de alienação ou hipoteca e a empréstimos ou operações financeiras em que houver de recorrer à subscrição pública ou haja de formular, publicamente, programa ou

anúncios, ficará sujeita à fiscalização do Ministério das Finanças.

§ 1.º Os planos e projectos para a realização de obras não poderão ser executados sem aprovação do Govêrno pelo Ministério do Fomento, ouvido o Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, e quando caibam na esfera de acção da Junta Geral e Câmara Municipal, também com aprovação destas. Contudo, tais aprovações entender-se-hão como concedidas, sempre que sejam decorridos cinqüenta dias sôbre a data da entrada dos mesmos planos ou projectos nas repartições competentes, sem que por parte destas se formule decisão a seu respeito.

§ 2.º A Junta conformar-se há, em tôdas as suas obras, com as leis e regulamentos vigentes.

Art. 10.º A Junta prestará anualmente contas da sua gerência, nos mesmos termos em que fazem ou vierem a fazer as câmaras municipais.

Art. 11.º Para ocorrer aos seus fins, constituïrão receita da Junta:

a) Um adicional de 3 % sôbre os direitos de importação e sôbre os impostos municipais cobrados pela Alfândega do Funchal, exceptuando os géneros alimentícios;

b) 6 % do rendimento anual do imposto de produção da aguardente cobrado pela Junta Agrícola da Madeira;

c) 50 % do aumento que se verificar na cobrança dos impostos directos pagos pelos contribuintes do concelho do Funchal, que sejam receita da Junta Geral do Distrito, a partir do segundo semestre do ano económico em que a Junta se instituir em relação ao máximo atingido por essa cobrança em igual período dos três anos económicos anteriores;

d) 30 % do rendimento do imposto municipal sôbre os tabacos nacionais e estrangeiros;

e) O rendimento da exploração comercial do Pôrto do

Funchal, venda de terrenos conquistados ao mar, arrendamentos de armazéns e dos mencionados terrenos ou doutros que o Govêrno ou quaisquer entidades cedam à Junta;

f) Quaisquer outras doações ou donativos que lhe forem concedidos por colectividades ou particulares ou consignados por diplomas especiais.

§ 1.º A percentagem a que se refere a alínea *c)* dêste artigo será entregue à Junta no fim de cada ano económico, e no fim do ano económico seguinte será descontada ou aumentada à respectiva percentagem a diferença para mais ou para menos, nas cobranças coercivas ou em atraso do exercício imediatamente anterior em relação também ao máximo atingido pelas cobranças obtidas nos três anos económicos antecedentes.

§ 2.º A venda e aluguer de terrenos conquistados ao mar só poderá realizar-se mediante autorização do Govêrno pelo Ministério do Fomento e sob condições por êste aprovadas, ouvido o Conselho Superior de Obras Públicas e Minas.

§ 3.º As vendas de terrenos e o aluguer dêstes ou de armazéns só poderão fazer-se mediante concurso público, não devendo o aluguer, tanto dos terrenos como dos armazéns, ser por períodos superiores a cinco anos.

Art. 12.º O resultado da exploração a cargo da Junta constituïrá receita do Estado, depois de satisfeitas tôdas as despesas e encargos.

Art. 13.º A Junta poderá, para os seus fins e mediante autorização do Govêrno, realizar todos os contratos e operações de natureza civil, administrativa ou financeira que houver por conveniente, e terá personalidade civil completa para estar em juízo e fora dêle representada pelo seu presidente.

§ único. Nas atribuïções conferidas por êste artigo compreender-se há, além das mais, o direito de adquirir bens

mobiliários ou imobiliários e conservá-los na sua posse por tempo indefinido, e de alienar, consignar ou hipotecar em garantia aos seus contratos ou operações, ou para assegurar seus serviços, a raíz ou os rendimentos de quaisquer edificações, instalações ou serviços por ela instituídos, e bem assim consignar o produto dos impostos a ela afectos na forma dos artigos antecedentes.

Art. 14.º A percentagem concedida nas alíneas *b)* e *c)* do art. 10.º nunca poderão ser consignadas nem invocadas sequer pela Junta nos seus contratos, programas ou anúncios, como fundo disponível dela, pois que constituïrão sempre uma dádiva precária.

Art. 15.º As atribuïções conferidas à Junta por esta lei não importam restrição alguma à acção do Estado, da Junta Geral do Funchal ou da Câmara Municipal, com respeito a obras ou serviços a estabelecer na cidade ou Pôrto do Funchal.

Art. 16.º Qualquer conflito de jurisdição ou dúvidas de competência, que se suscitarem entre a Junta Autónoma e a Junta Geral do Distrito, Junta Agrícola ou a Câmara Municipal do Funchal, na execução ou interpretação de obras, contratos ou operações àquela aprovadas, serão decididas por arbitragem, para o que cada uma das partes designará o seu árbitro, servindo a desempatar, em matéria de obras, o vice-presidente do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, em matéria civil e administrativa, o presidente do Supremo Tribunal de Justiça, e em matéria financeira o presidente da Junta do Crédito Público.

O Decreto n.º 8981 de 5 de Julho de 1923 aprovou o Regulamento do Pôrto Artificial do Funchal.

l) A *Junta Autónoma do Pôrto Artificial de Ponta Delgada.* — Esta Junta foi criada pela lei n.º 1237 de 11 de Outubro de 1921,cujo teor é o seguinte:

Artigo 1.º É o Govêrno autorizado a delegar em uma corporação local a instituir na cidade de Ponta Delgada a faculdade de:

a) Administrar as obras, serviços, fundos e tributos especiais do seu pôrto artificial;

b) Completar o estudo das obras do mesmo pôrto, executar essas obras e cuidar da reparação e conservação das já existentes;

c) Promover, pelos meios que julgar mais eficazes dentro da lei vigente, o desenvolvimento do tráfego marítimo e comercial do mesmo pôrto.

§ único. Esta corporação denominar-se há Junta Autónoma do Pôrto Artificial de Ponta Delgada.

Art. 2.º São conferidas à Junta Autónoma as autorizações até agora concedidas ao Govêrno por leis especiais respeitantes a êste pôrto, sendo-lhe entregues, no estado em que se encontrarem, todos os estudos, trabalhos, contratos e receitas provenientes das referidas autorizações, para que o Govêrno transfere para a mesma corporação a jurisdição que lhe pertence sôbre tais objectos e ainda sôbre a docas, cais e terrenos adjacentes que sejam pertença do Estado. Igualmente concede o Govêrno à Junta tôdas as instalações, materiais, máquinas, ferramentas e utensílios concernentes às obras do mesmo pôrto ou que a elas se destinem, compreendido o material circulante e de navegação.

Art. 3.º Para execução das obras já aprovadas, e ainda para as instalações do serviço de exploração do pôrto, é o Govêrno autorizado a levantar, por empréstimo, ao juro não superior ao do desconto do Banco de Portugal e amortização em sessenta anos, até a quantia de 3.000.000$,

as verbas necessárias por séries, em harmonia com os trabalhos que forem sendo realizados.

Art. 4.º Constituem receitas destinadas a fazer face aos encargos das obras:

a) O produto da venda ou arrendamento dos terrenos conquistados ao mar dentro da zona da jurisdição da corporação referida, ou a esta pertencentes e de aluguer de armazéns, docas sêcas, planos inclinados, embarcações, guindastes e, duma maneira geral, da exploração do pôrto e seu aparelhamento,

b) Quaisquer impostos ou receitas especialmente destinados a serem aplicados nas obras do pôrto de Ponta Delgada.

c) Todos os subsídios que lhe possam ser destinados pelo Govêrno, pela Junta Geral do Distrito ou pelas câmaras municipais e os recursos de qualquer outra proveniência.

Art. 5.º A Junta, no exercício das funções administrativas que lhe são confiadas, é considerada como delegada do Govêrno e fica dependente do Ministério do Comércio e Comunicações, sob a inspecção directa da Direcção Geral de Obras Públicas.

Art. 6.º A Junta é obrigada:

1.º A mandar proceder ao levantamento topográfico de todos os terrenos que lhe ficam pertencendo, tendo de enviar a respectiva planta ao Govêrno no prazo máximo de cento e oitenta dias, a contar da sua instalação;

2.º A organizar os inventários de bens móveis e imóveis na sua posse, submetendo-os à apreciação do Govêrno dentro do mesmo prazo indicado no número anterior.

Art. 7.º Como obras de melhoramento do pôrto devem também entender-se tôdas as que contribuam para o aumento do tráfego comercial e marítimo do mesmo pôrto, para o que nelas ficam excluídas as que, quer directa, quer indirectamente, promovam êsse aumento.

Art. 8.º A Junta, na qualidade de delegada do Govêrno, corresponde-se directamente com a Direcção Geral das Obras Públicas, sendo tôda a sua correspondência, para qualquer ponto do continente e colónias portuguêsas, livre de franquia.

Art. 9.º A Junta é constituído por vogais natos e efectivos:

a) São vogais natos:

O Engenheiro director de obras públicas do distrito de Ponta Delgada;

O Presidente da Comissão Executiva da Junta Geral,

O Presidente da Comissão Executiva da Câmara Municipal de Ponta Delgada;

O Presidente da Associação Comercial;

O Capitão do pôrto;

O Director da Alfândega;

O Guarda-mór chefe de saúde.

b) Os vogais efectivos são:

Um delegado das sociedades anónimas do distrito;

Um delegado das agências de navegação;

Um delegado das sociedades de pesca;

Um delegado das associações de classe;

Um delegado das associações marítimas.

Art. 10.º A Junta nomeará o seu presidente, vice-presidente e secretário, eleitos por escrutínio secreto sendo trienal o seu exercício e admissível a reeleição.

Art. 11.º O cargo de vogal efectivo da Junta é voluntário, honorífico, gratuito e incompatível com qualquer participação directa ou indirecta, manifesta ou oculta nas obras, serviços ou contratos que sejam realizados com os dinheiros administrados pela Junta, e é exercido por três anos, sendo admissível a reeleição.

Art. 12.º Os vogais natos desempenharão o seu mandato, perante a Junta, durante o período que durar a comissão em que se encontrem investidos.

Art. 13.º A Junta elegerá uma comissão executiva, composta de cinco membros, que entre si elegerão presidente, vice-presidente e secretário, que terá a seu cargo a execução das deliberações da Junta, vigilância dos serviços, os assuntos urgentes ou de menor importância, em comformidade com o regulamento elaborado pela Junta.

Art. 14.º A Junta ruünirá ordinàriamente nos meses de Janeiro, Abril, Julho e Outubro, em dias determinados na primeira sessão de cada ano, sendo facultado ao presidente fazer as convocações extraordinárias que julgar necessárias, ou que lhe sejam solicitadas por cinco dos vogais ou pela comissão executiva.

Art. 15.º A secretaria da Junta estará aberta, para o serviço público, em todos os dias úteis, desde as dez até às dezasseis horas.

Art. 16.º A inspecção técnica e administrativa dos serviços cometidos à Junta fica a cargo do director das obras públicas do distrito.

Art. 17.º Ao serviço da Junta haverá um guarda-livros encarregado de elaborar as actas, fazer a escrituração, expediente e todos os serviços de contabilidade; um tesoureiro pagador, que exercerá as funções próprias dêste cargo, e o demais pessoal considerado pela Junta como necessário ao serviço, e cuja nomeação ela proporá ao Govêrno, sendo os seus vencimentos estabelecidos segundo os respectivos quadros ou por contratos.

§ 1.º O tesoureiro pagador deverá prestar fiança, não inferior a 3.000$00, para poder exercer o cargo.

§ 2.º Os empregados serão de livre escolha da Junta, sob proposta fundamentada da comissão executiva, entre os concorrentes, sendo também livre à mesma Junta a faculdade de lhes dispensar os serviços.

Art. 18.º Para director das obras será nomeado pelo Ministro do Comércio e Comunicações, mediante proposta

da Junta, um engenheiro chefe ou subalterno de 1.ª classe, do corpo de engenharia civil.

§ único. O engenheiro director das obras superientende directamente em todos os serviços e é igualmente o chefe imediato de todo o pessoal técnico e administrativo empregado nas obras. As suas atribuïções e deveres serão estabelecidos em regulamento elaborado pela Junta e aprovado pelo Ministro do Comércio e Comunicações.

Art. 19.º São principais atribuïções e deveres da Junta Autónoma:

1.º Organizar o orçamento das receitas e despesas que durante cada ano civil terá de arrecadar e despender com as obras, pessoal técnico e administrativo, em conformidade com os relatórios e mais documentos justificativos que prèviamente lhe serão fornecidos pelo engenheiro director.

a) Êste orçamento será enviado ao Govêrno até o dia 20 de Outubro de cada ano;

b) Dentro de 30 dias deverá ser comunicada à Junta a sua aprovação, indicando-se as correcções que nele deverão ser introduzidas;

c) Não sendo recebida durante aquele prazo notificação alguma, considerar-se há aprovado o orçamento e por êle terá de reger-se a Junta durante o ano civil a que êsse documento diga respeito;

d) A Junta poderá ainda organizar em qualquer altura do ano orçamentos suplementares para rectificação do orçamento ordinário ou aplicação de receitas excedentes ou extraordinárias, observados os correspondentes prazos.

2.º Submeter à aprovação do Govêrno os projectos de obras de qualquer natureza elaborados pelo engenheiro director e que tenham sido autorizados ou sancionados pelo voto favorável da Junta, depois de discutidos em sessão, salvo o disposto na alínea *a)* dêste número.

a) São dispensadas da aprovação superior tôdas as obras e contratos cuja importância não exceder 10.000$00;

b) Os projectos submetidos à aprovação das instâncias competentes dar-se hão como aprovados se, dentro do prazo de sessenta dias, depois de expedido a Junta não receber comunicação oficial da sua aprovação ou rejeição;

3.º Impedir a execução de quaisquer obras que não tenham a sua própria autorização;

4.º Examinar os materiais, máquinas e quaisquer outros objectos que adquira por ajuste particular ou por concurso, e bem assim dar aprovação provisória ou definitiva ou rejeitar as obras executadas por contrato e as que conclua por administração;

5.º Examinar e aprovar os mapas mensais de tôdas as despesas e das obras realizadas, que o engenheiro director das obras lhe forneça;

6.º Enviar ao Govêrno, até sessenta dias depois de terminado o ano da gerência, um relatório suficientemente explícito e do qual se infira qual a acção económica da Junta e em todos os ramos da administração que lhe fôr confiada;

7.º Prestar tôdas as informações que lhe forem pedidas pelas repartições do Estado e ainda às corporações e particulares que as solicitarem, se da sua divulgação não resultar inconveniente para o seu funcionamento;

8.º Registar em livro próprio, rubricado pelo presidente em tôdas as fôlhas e devidamente aberto e encerrado por têrmo, as actas em que explìcitamente se mencionem todos os assuntos tratados nas sessões, nelas resumindo o parecer de cada vogal que intervenha na discussão e nas deliberações tomadas, que serão sempre por maioria absoluta dos vogais presentes;

9.º Contrair empréstimos de quantias exclusivamente destinadas à realização do plano a que obedece a sua

constituïção, mediante prévia autorização do Govêrno, a quem serão submetidos todos os termos e condições em que se pretendem realizar, para o que poderá consignar ao serviço dêsses empréstimos tôdas as receitas designadas no artigo 4.º da presente lei;

10.º Alienar, por concurso a que seja dado a maior publicidade, todos os terrenos conquistados ao mar em virtude de obras que execute, quando não haja inconveniente para a Junta ou lesão de interêsses gerais do povo, tendo o direito de opção os proprietários de terrenos marginais que sejam confinantes com os terrenos que se alienam;

11.º Arrecadar tôdas as receitas e pagar tôdas as despesas autorizadas por esta lei, e bem assim obrigar a pagamento e efectivar a cobrança de taxas que façam parte de regulamentos especiais por ela organizados para a exploração do pôrto e incluindo as tarifas da referida exploração, submetendo êsses regulamentos à aprovação do Govêrno.

Art. 20.º A Junta fica obrigada a enviar as contas da sua responsabilidade ao Conselho Superior de Finanças, para julgamento até ao dia 30 de Setembro imediato a dita gerência, acompanhadas da respectiva decomentação.

Art. 21.º A Junta elaborará no prazo de três meses, a contar da sua instalação, o seu regulamento interno e os demais que ficam determinados ou sejam necessários estabelecer para a inteira execução desta lei, os quais submeterá à aprovação do Govêrno, sendo nêles fixadas as atribuïções que pertencem a cada um dos órgãos funcionais da Junta.

Art. 22.º É o Govêrno autorizado a decretar as providências necessárias para a cabal execução da presente lei.

Art. 23.º Fica revogada a legislação em contrário.

O Decreto com fôrça de lei de 16 de Fevereiro de 1911 aprovou o regulamento dos Portos Artificiais de Ponta Delgada e Horta. O Regulamento foi publicado, emendado e

mandado pôr em execução pelo Decreto de 30 de Dezembro de 1913. A lei n.º 1052 alterou várias disposições do aludido Regulamento. Esta lei foi publicada com rectificações no *Diário do Govêrno* n.º 187 da 1.ª série de 21 de Setembro de 1920.

O Decreto n.º 9139 de 24 de Setembro de 1923 aprovou o Regulamento da Junta Autónoma do Pôrto Artificial de Ponta Delgada.

m) A projectada Junta Autónoma das Obras dos Portos e Estradas do distrito da Horta. O Deputado Sr. Tomé José de Barros Queiroz apresentou na Sessão de 31 de Agôsto de 1922 na Câmara dos Deputados o seguinte projecto de lei:

Artigo 1.º É criada na cidade da Horta uma corporação local, delegada do Govêrno, com a designação de Junta Autónoma das Obras dos Portos e Estradas do Distrito da Horta, com os fins seguintes:

a) Dirigir, administrar e executar os estudos, obras necessárias, serviços, fundos, receitas, subsídios e impostos especiais destinados à construção, melhoramentos, reparações e conservação dos pequenos portos das ilhas do Faial, Pico, Flores e Corvo, e do pôrto artificial da cidade da Horta;

b) Construir, reparar e conservar as estradas a cargo do Govêrno, nas mesmas quatro ilhas;

c) Promover pelos meios que julgar mais eficazes dentro das leis vigentes o desenvolvimento do tráfego comercial e marítimo dos portos das mesmas ilhas;

Art. 2.º São consideradas receitas dessa Junta, destinadas a satisfazer os encargos das obras e das explorações que lhe são cometidas por esta lei:

a) A aplicação da sobretaxa de 0,5 por cento sôbre o

valor de tôdas as mercadorias importadas, exportadas e reexportadas ou baldeadas pelos portos das ilhas que compõem o distrito da Horta;

b) O produto da venda ou do arrendamento dos terrenos já conquistados ou que venham a ser conquistados ou adquiridos nos portos da jurisdição da Junta;

c) Tôdos os impostos a cobrar da navegação e da carga;

1.º Por tonelagem de arqueação;
2.º Estadia dentro dos portos;
3.º Por atracação aos cais das docas;
4.º Aluguer de terraplenos em volta das docas;
5.º Por ocupação dos cais marginais dos portos;
6.º Por aluguer de armazéns;
7.º Por aluguer de guindastes;

d) Todos os subsídios e donativos que lhe possam ser conferidos pelo Govêrno, corporações administrativas e particulares e todos os recursos de qualquer outra proveniência;

e) 20 por cento das importâncias anuais que ao Estado competem pela amarração na ilha do Faial dos cabos telegráficos submarinos;

f) 10 por cento das importâncias anuais que ao Estado competem, provenientes das contribuïções prediais, urbana e rústica, no distrito da Horta.

§ 1.º As taxas dos impostos designados na alínea *c)* dêste artigo, bem assim quaisquer outros não especificados, deverão ser fixadas pela Junta, no prazo de cento e oitenta dias após a sua posse, para de harmonia com as disposições constitucionais serem submetidas à apreciação do Parlamento e promulgadas em diploma legal.

§ 2.º Para execução dos fins da Junta, o Govêrno transfere para ela a jurisdição que lhe pertence nos edifícios, terrenos, ferramentas, utensílios, concessões, armazéns de carvão, privilégios, docas, cais e estradas existentes que se

relacionem com os mesmos fins, e os rendimentos, rendas e taxas respectivas.

Art. 3.º A Junta é obrigada:

1.º A mandar proceder ao levantamento topográfico de todos os terrenos que lhe ficam pertencendo, tendo de enviar a respectiva planta ao Govêrno no prazo máximo de cento e oitenta dias, a contar do dia da sua instalação;

2.º A organização do inventário dos bens móveis e imóveis, na sua posse, submetendo-o à aprovação do Govêrno, dentro do mesmo prazo indicado no número anterior.

Art. 4.º Delegada como é do Govêrno, a Junta fica imediatamente subordinada à inspecção e vigilância do Ministério do Comércio e Comunicações de que fica dependente, correspondendo-se directamente com as Direcções que superintendem nos serviços a seu cargo, sendo tôda a sua correspondência livre de franquia.

Art. 5.º A Junta é composta por vogais natos e vogais electivos:

a) São vogais natos:

O Presidente do Senado Municipal do concelho da sede do distrito,
O oficial de marinha, capitão do Pôrto da Horta,
O director da Alfândega da Horta;
O guarda-mór da saúde;
O director das obras públicas;
O director das finanças do distrito.

b) São vogais efectivos:

Dois delegados dos exportadores e importadores do distrito;

Um delegado dos construtores navais do distrito;

Um representante de cada uma das sete câmaras municipais do distrito;

Um representante da indústria, eleito por tôdas as associações industriais do distrito;

Um representante do comércio, eleito por tôdas as associações comerciais do distrito;

Um representante de tôdas as associações agrícolas do distrito;

Um representante de tôdas as associações marítimas do distrito;

Um representante de tôdas as associações operárias do distrito.

Art. 6.º A Junta terá presidente, vice-presidente, primeiro e segundo secretário e tesoureiro, promovidos por eleição e por escrutínio secreto, por três anos.

§ único. Para preenchimento de vaga deixada por qualquer vogal electivo se comunicará no prazo de quinze dias à respectiva colectividade, afim de se proceder sem demora à eleição do novo vogal.

Art. 7.º O cargo de vogal electivo é voluntário, honorífico, gratuito e incompatível com qualquer participação directa ou indirecta, manifesta ou oculta, nas suas obras, serviços ou contratos.

Art. 8.º Os vogais natos desempenharão o seu mandato durante o período que durar a comissão em que se encontram investidos e os vogais electivos deixam de tomar parte nos trabalhos da Junta desde que não pertençam às colectividades que os nomearam seus delegados.

Art. 9.º A posse é dada a todos os vogais, ao instalar-se a Junta, pelo governador civil do distrito da Horta e posteriormente pelo respectivo presidente.

Art. 10.º A renovação dos vogais electivos far-se há alternadamente.

Art. 11.º A Junta reünirá ordinàriamente nos meses de Janeiro, Abril, Julho e Outubro, em dias determinados na primeira sessão de cada ano, e extraordinàriamente tôdas as vezes que o presidente entender dever convocá-la ou

lhe seja solicitado por cinco dos vogais ou pela comissão executiva.

Art. 12.º O presidente, primeiro secretário, tesoureiro e mais dois membros eleitos pela Junta constituïrão a comissão executiva, a cujas sessões assistirá o director das obras da Junta, e que terá a seu cargo a execução das deliberações da Junta, a vigilância dos serviços, os assuntos urgentes ou de menor importância, em conformidade com o regulamento elaborado pela Junta.

§ único. O presidente, secretário e tesoureiro da Junta desempenharão na comissão executiva estas mesmas funções.

Art. 13.º As reüniões, tanto da Junta como da comissão executiva, terão sempre lugar em edifício próprio ou arrendado, conservando-se a secretaria acessível ao público durante os dias úteis, desde as dez até às dezoito horas.

Art. 14.º A inspecção técnica e administrativa dos serviços a cargo da Junta pertence ao director das obras públicas do distrito.

Art. 15.º A Junta terá os empregados que julgar necessários ao seu regular e bom funcionamento, fixando-lhes os honorários respectivos e a caução que devam prestar, tendo a faculdade de lhes dispensar os serviços quando assim o entenda.

Art. 16.º As obras dos portos e as das estradas serão dirigidas por engenheiros nomeados pelo Ministério do Comércio e Comunicações, sob proposta da Junta.

§ 1.º Os engenheiros directores superintendem directamente nos serviços respectivos e são os chefes imediatos de todo o pessoal técnico e administrativo empregado nas obras a seu cargo.

§ 2.º Todo o pessoal técnico será contratado pela Junta mediante proposta fundamentada dos respectivos engenheiros directores das obras.

§ 3.º As atribuïções e deveres dos engenheiros directores serão estabelecidas em regulamento elaborado pela Junta e aprovado pelo Ministério do Comércio e Comunicações.

Art. 17.º São principais atribuïções e deveres da Junta Autónoma das obras dos portos e estradas do distrito da Horta.

1.º Organizar o orçamento das receitas e das despesas que durante cada ano civil terá de arrecadar e despender com as obras, pessoal técnico e administrativo, em conformidade com os relatórios e mais documentos justificativos que prèviamente lhe serão fornecidos pelos engenheiros directores.

a) Êste orçamento será enviado ao Govêrno até 30 de Outubro de cada ano;

b) Dentro de 30 dias terá de ser comunicada à Junta a sua aprovação ou não aprovação, indicando-se as correcções a fazer, e, passando-se êsse prazo, considerar-se há aprovado o orçamento, regendo-se a Junta por êle durante o ano civil a que respeitar.

2.º Submeter à aprovação do Gôverno os projectos das obras elaboradas pelos respectivos engenheiros directores e que tenham sido sancionados por voto da Junta depois de discutidos em sessão, salvo o disposto na alínea *a)*:

a) São dispensadas da aprovação do Govêrno tôdas as obras e contratos cuja importância não exceda a 10.000$;

b) Os projectos submetidos à aprovação do Govêrno dar-se hão como aprovados, se, dentro de sessenta dias depois de expedidos; a Junta não receber comunicação oficial da sua rejeição.

3.º Exceder a máxima fiscalização no sentido de obter um integral cumprimento dos planos projectados, impedindo a execução de tudo, seja o que fôr, que não tenha sua prévia aprovação;

4.º Registar em livro próprio, rubricado pelo presidente em tôdas as fôlhas e devidamente aberto e encerrado por têrmo, as actas em que explìcitamente se mencionem todos os assuntos tratados nas sessões, nelas resumindo o parecer de cada vogal que intervenha na discussão e as deliberações tomadas, que serão sempre por maioria absoluta dos vogais presentes;

5.º Examinar e aprovar os mapas de tôdas as despesas e das obras realizadas que os engenheiros directores lhe fornecerão;

6.º Enviar ao Govêrno, até ao dia 31 de Janeiro, um relatório anual suficientemente explícito, e do qual se infira qual a acção económica da Junta,

7.º Prestar tôdas as informações que lhe sejam pedidas pelas repartições e entidades do Estado de que depende directamente por disposições desta lei;

8.º Fazer arrecadar na Caixa Geral de Depósitos ou na Caixa Económica Portuguêsa ou nas suas agências no distrito tôdas as receitas;

a) Em tôdas as sessões ordinárias será presente o balancete mostrando a situação da conta de valores à ordem da Junta;

b) O levantamento de qualquer quantia realizar-se há mediante a apresentação de ordens impressas, chanceladas com o sêlo da Junta, e levando a assinatura do presidente em exercício e do tesoureiro.

9.º Contrair empréstimos destinados à realização do plano a que obedece a sua constituïção do Govêrno, a quem serão submetidos os termos e condições dêsses empréstimos, consignando ao serviço dêstes as receitas mencionadas nas alíneas do artigo 2.º;

10.º Obrigar o pagamento e efectuar a cobrança das taxas que façam parte de regulamentos especiais, por ela organizados e aprovados pelo Govêrno.

Art. 18.º A Junta fica obrigada a enviar as suas contas ao Conselho Superior de Finanças, para julgamento, até o dia 30 de Setembro, imediato a cada gerência, acompanhadas da respectiva documentação.

Art. 19.º A junta elaborará ao prazo de três meses, a contar da sua instalação, o seu regulamenro interno e os demais que ficam determinados ou que sejam necessários para a inteira execução desta lei, os quais submeterá à aprovação do Govêrno, sendo nêles fixadas as atribuïções que pertencem a cada um dos seus organismos.

Art. 20.º O Govêrno decretará tôdas as providências necessárias para a cabal execução desta lei;

Art. 21.º Fica revogada a legislação em contrário.

NOTA

35. As novas pautas aduaneiras portuguesas e os critérios de valor e pêso das mercadorias nas estatísticas portuárias de Portugal. — As novas pautas aduaneiras portuguesas foram aprovadas por decretos n.º 8.741 de 27 de Março de 1923 e n.º 8.747 de 31 de Março de 1923.

A actual pauta aduaneira no seu art. 3.º diz que: os direitos *ad valorem* estabelecidos na pauta de importação calculam-se sôbre o valor de exportação, por grosso, mais recentemente averiguado, no local da aquisição da mercadoria, aumentado das despesas de transporte, seguro, comissão, descarga e quaisquer outras até à sua entrada na área fiscal em que se fizer o despacho.

Quanto ao valor dispõe o art. 4.º que: será sempre declarado pelo interessado ou seu representante, em conformidade com o disposto no artigo 3.º, devendo a declaração mencionar as quantidades e espécies das mercadorias incluídas em cada volume proposto a despacho, e o valor correspondente a cada espécie dessas mercadorias.

§ 1.º Quando o verificador ou o reverificador julguem insuficiente o valor declarado, devem contestá-lo, arbitrando o que tenham por exacto, dentro do prazo máximo de dois dias úteis.

§ 2.º O interessado declarará em seguida se se conforma ou não com o valor arbitrado, seguindo o despacho, em caso afirmativo, os seus trâmites ordinários e procedendo-se, no caso contrário, ao julgamento por arbitragem, nos termos do presente diploma.

§ 3.º Quando o interessado se conforme com o valor arbitrado, instaurar-se há o competente processo fiscal, salvo o disposto no § 4.º, a fim de ser definida a sua res-

ponsabilidade, conforme o artigo 11.º, procedendo-se da mesma forma quando pelo tribunal de arbitramento fôr fixado valor que exceda o declarado pela parte.

§ 4.º Quando a diferença de direitos não exceda 5$00 ouro e a parte se conforme com o valor arbitrado, pode a direcção da alfândega mandar seguir o despacho, sem qualquer outro procedimento.

O art. 5.º da Pauta diz que: as alfândegas solicitarão até o dia 10 de janeiro de cada ano, das associações comerciais, industriais e agrícolas, a indicação de peritos competentes para a avaliação das mercadorias tributadas *ad valorem*.

§ único. Cada uma das referidas associações escolherá, no prazo de trinta dias, pelo modo que julgar mais conveniente, o número de peritos que entender.

O art. 6.º trata da organização do tribunal de arbitramento de valores composto pelo chefe dos serviços do despacho da respectiva alfândega que será o presidente, e de dois vogais nomeados pela direcção da alfândega de entre os que tiverem sido indicados pelas associações, servindo de escrivão sem voto, um funcionário aduaneiro.

Quanto aos pesos das mercadorias o art. 34.º da Pauta define-os pela seguinte forma:

O pêso bruto é o pêso da mercadoria com todos os invólucros que lhe servem de acondicionamento: é o pêso total do volume.

O pêso real é o pêso da mercadoria livre de todos os invólucros e embalagens.

O pêso líquido legal é o pêso das mercadorias sem os invólucros exteriores.

São tributadas pelo pêso bruto, além das mercadorias especificadas nas pautas, tôdas aquelas cujos direitos de importação da pauta mínima não excedam $00(1) por quilograma (art. 35.º).

São tributados pelo pêso real os tecidos e respectivas obras mencionadas na classe 3.ª da pauta, as passamanarias, os metais preciosos em obra e as mercadorias especialmente designadas no texto da pauta (art. 36.º).

São tributadas pelo pêso líquido legal tôdas as outras mercadorias (art. 37.º).

Nas mercadorias tributadas pelo pêso bruto, pode-se determinar êste pêso por pesagem directa ou por estimativa. Avalia-se o pêso bruto por estimativa, calculando o pêso total dos volumes pelo pêso dalguns.

Pode-se ainda aceitar, para base da tributação, o pêso bruto declarado no manifesto, desde que confira com o indicado na declaração de carga e a taxa da pauta mínima não exceda $00(1) por quilograma (art. 38.º).

Sôbre taras dispõe o art. 39.º da Pauta o seguinte:

As taras das mercadorias que pagam pelo pêso bruto, as das que são isentas de direitos e as das mercadorias tributadas *ad valorem*, consideram-se como artefactos sujeitos às respectivas taxas da pauta, quando forem de natureza diversa ou de valor superior às habitualmente usadas no acondicionamento de tais mercadorias.

§ 1.º Quando as taras exteriores tiverem de pagar direitos como artefactos, o pêso tributável das mercadorias será o pêso líquido legal.

§ 2.º Quando no mesmo volume se incluírem mercadorias tributadas pelo pêso bruto e pelo pêso líquido, ou mercadorias tributadas pelo pêso bruto, mas com taxas diferentes, o pêso da tara exterior será dividido proporcionalmente pelos pêsos dessas mercadorias, de forma a determinar-se o aumento para as tributadas pelo pêso bruto.

Para as mercadorias tributadas pelo pêso líquido legal, estabelece-se êste pêso à escolha da verificação, por qualquer dos modos seguintes:

1.º Pesando a mercadoria com os invólucros interiores que lhe servem de acondicionamento;

2.º Descontando do pêso bruto tomado por pesagem directa, a percentagem fixada na tabelà oficial das taras;

3.º Descontando do pêso bruto avaliado por estimativa a tara indicada na respectiva tabela oficial;

4.º Avaliando a totalidade do pêso líquido legal, tomando para base o pêso líquido legal de parte da mesma mercadoria;

5.º Subtraindo do pêso bruto tomado por pesagem directa, o pêso das taras exteriores calculado por estimativa.

Estes três últimos modos de estabelecer o pêso líquido legal só são aplicáveis tratando-se de volumes aproximadamente das mesmas dimensões e contendo mercadorias de idêntica natureza e qualidade (art. 40.º).

O importador que não quiser aceitar o pêso líquido legal, determinado pelo verificador por qualquer dos processos mencionados nos n.os 2.º a 5.º do artigo antecedente, tem a faculdade de optar pela pesagem directa. Não resultando um benefício superior a 3 por cento a favor do importador, são por êste pagas em dôbro as taxas estabelecidas para o tráfego (art. 41.º).

As taras interiores pagam direitos como a própria mercadoria, se a tributação recai sôbre a pêso líquido legal e não pagam direitos se a tributação incidir sôbre o pêso real, salvo se essas taras, bem como as exteriores, forem de natureza diversa ou de valor superior às habitualmente empregadas no acondicionamento das mercadorias, tributando-se, nesse caso, como artefactos (art. 42.º).

Pagarão igualmente como artefactos as taras interiores que acondicionarem mercadorias tributadas por mais dum artigo pautal ou que forem tributadas especìficamente, não tendo por base o pêso (art. 43.º).

Determina o art. 44.º da Pauta que: do pêso bruto das mercadorias, quando o pêso líquido legal fôr avaliado por tara oficial, descontar-se-hão, conforme a natureza das mercadorias e dos invólucros, as percentagens seguintes:

			Por cento
Açúcar	Em fôrmas	Barris, barricas e caixas	16
	Em qualquer outro estado	Sacos simples ou dobrados	1,5
		Barris, barricas e caixas	10
Arroz	Sacos		2
Café	Sacos		2
Cânfora	Caixas e barricas		15
Carne ou peixe salgado	Com moura	Barris e celhas	25
	Sem moura	Barris e celhas	15
Cartão e papel de tôdas as qualidades	Balas, balotes e fardos	Simples	2
		Com tábuas, e com tábuas e arcos de ferro	5
Farinha	Barricas		10
Manteiga, unto e banha	Barris		20
	Celhas		15
Metais, excepto em bruto	Barris, barricas, caixas e celhas		8
Óleos concretos	Barris, barricas e cascos		16
Oxigénio	Tubos		88
Papel pintado ou estampado	Caixas, quando acondicionando os rolos		15
Passas de uvas	Caixas		20
Queijos	Caixas simples		12
	Caixas com repartimentos		15
Sêda crua em rama, pêlo, trama e lã penteada	Fardos		6
Soda cáustica	Tambores de ferro		3

Líquidos	Aguardente	Garrafões de vidro	10
		Ditos cobertos de vêrga	12
		Ditos cobertos de esparto	14
		Vasilhas de madeira de qualquer capacidade	18
	Azeite e óleos	Vasilhas de madeira de qualquer capacidade	18
	Cerveja	Vasilhas de madeira de qualquer capacidade	25
	Melaço e glicose líquida	Vasilhas de madeira até 130 quilogramas	16
		Vasilhas de madeira de mais de 130 quilogramas	10
	Vinho e vinagre	Garrafões de vidro	10
		Ditos cobertos de vêrga	12
		Ditos cobertos de esparto	14
		Vasilhas de madeira até 130 quilogramas	20
	Não especificados	Vasilhas de madeira de mais de 130 quilogramas	16
		Vasilhas de madeira de qualquer capacidade	18
Tôdas as demais mercadorias não especificadas nesta tebela, e as mercadorias antecedentes, quando venham em outros envoltórios que não sejam os acima designados.		Pipas, barris, barricas, celhas e caixas	12
		Tambores de ferro	18
		Balas balotes, pacotes, fardos, alcofas, surrões e embrulhos	3
		Latas	10
		Odres	5
		Paneiros, canastras ou canastrões, gigos, cubos, cestos, condessas, cabazes e grades de madeira	6
		Sacos	1
		Vasilhas de barro ou grés	25
		Vasilhas de vidro	10
Nos volumes encapados ou com capa dobrada, além da respectiva tara, deduz-se mais			2

Os valores e pesos das mercadorias apuradas nas alfândegas por esta forma, são depois, remetidas à Direção Geral da Estatística, procedendo-se aí então à organização das estatísticas comerciais e marítimas.

ADENDA

A lei n.º 1502 de 3 de Dezembro de 1923 autorizou o Govêrno a rever o decreto que criou a Junta Autónoma da Ria e Barra de Aveiro.

Por ser interessante transcrevê-mo-la na íntegra.

Artigo 1.º É o Govêrno autorizado a rever o decreto com fôrça de lei n.º 7:880, de 7 de Dezembro de 1921, pelo qual foi criada a Junta Autónoma da ria e barra de Aveiro, e a introduzir neste diploma as aclarações e alterações necessárias para definir a constituïção, atribuïções e funcionamento da mesma Junta em termos de assegurar a completa realização dos seus fins.

Art. 2.º Constituem receita da Junta:

1.º O produto do imposto de $01 por litro ou vasilha de capacidade inferior de vinho ou qualquer bebida alcoólica vendida no distrito de Aveiro e no concelho de Mira.

2.º O produto do imposto de 1,5 por cento sôbre:

a) O valor do peixe em qualquer estado e dos demais produtos da fauna e da flora fluviais ou marítimas pescados, apanhados, entrados ou vendidos nos concelhos marginais da ria, devendo, porém, êste imposto recair uma única vez sôbre tais produtos, em regra na transacção que com êles efectuem os primeiros possuïdores ou armazenistas, quando se destinem a ser comerciados;

b) O valor das embarcações construídas nas margens da ria ou que, sendo construídas fora das suas margens, nela dêem entrada para recreio ou para indústria nas suas águas ou para se destinarem à jurisdição doutra capitania;

c) O valor das embarcações com os mesmos fins ou destinos dos da alínea *b)* precedente, que sofram grande reparação que os valorize em 50 por cento, pelo menos;

d) O valor de tôdas as mercadorias entradas ou saídas pela barra de Aveiro, excepto o peixe e outros produtos já tributados pela alínea *a)*.

3.º O produto de um imposto de $10 por tonelada bruta dos navios de grande cabotagem e de $05 por tonelada bruta dos de pequena cabotagem que entrem ou saiam a barra, exceptuando-se os vapores, traineiras ou quaisquer barcos de pesca com coberta e motor quando entrarem por simples arribada;

4.º O produto das seguintes contribuïções anuais:

a) De 1$ por cada moio de sal da marinha velha;

b) De uma percentagem que poderá ir até 40 por cento sôbre a contribuïção predial rústica, lançada nos prédios productores de junco, bajunça ou moliço e viveiros de peixe situados no leito da ria, ou que por qualquer lado sejam por êle limitados, ou que confinem com outros prédios marginais, ou cujo valor económico depende do regime da ria;

c) De 25$ por cada companha de pesca na costa, entre Mira e Furadouro;

d) De 2$50 por cada barco de recreio, de serviço de passageiros ou de carga.

5.º O produto de um imposto adicional de 10 por cento sôbre tôdas as licenças concedidas pela Capitania do Pôrto de Aveiro;

6.º O produto do rendimento dos terrenos, prédios, instalações, máquinas e demais cousas na posse ou administração da Junta e dos terrenos na posse ou administração da Divisão Hidráulica do Mondego;

7.º O produto das vendas em hasta pública e do arrendamento dos terrenos do domínio público marítimo que continua a ser administrado e policiado pela Capitania do pôrto;

8.º O produto da venda dos terrenos conquistados ao leito da ria com a execução das obras realizadas pela Junta, e dos terrenos que naturalmente se formem por exalçação de fundos, assoreamentos ou mudanças de leitos;

6.º Os subsídios ou donativos que lhe forem concedidos pelo Estado, corpos ou corporações administrativas e particulares;

10.º O produto das vendas dos terrenos cedidos por alinhamento para obras sujeitas a licença, em prédios confinantes com a ria ou com o domínio público marítimo.

§ único. Fica extinto o imposto adicional sôbre a carne e o vinho, constante da carta de lei de 24 de Agôsto de 1887, em todo o distrito de Aveiro, destinados às obras da barra.

Art. 3.º Fica revogada a legislação em contrário.

O Diário do Govêrno 1.ª série n.º 273 de 22 de Dezembro de 1923 fez uma nova publicação rectificada da lei n.º 1461 que criou a Junta Autónoma de Vila Real de Santo António e do decreto n.º 9306 que aprovou o seu regulamento.

A lei n.º 1517 de 18 de Dezembro de 1923 criou a Junta Autónoma das Obras do Pôrto e Barra de Setúbal e do rio Sado.

ÍNDICE

INTRODUÇÃO

CAPÍTULO I

As costas marítimas

Pág.

1. As costas marítimas, natureza e classificação 3
2. O valor económico das costas marítimas 11
   a) a profundidade e superfície dos mares 11
   b) a extensão dos litorais; a teoria de Karl Ritter sôbre as articulações litorais 16
   c) o clima e as correntes marítimas 18
   d) a fauna e a flora marítimas . . . . .
   e) outros factores de valorização económica 20
3. As costas marítimas de Portugal 21

CAPÍTULO II

Os portos

4. Os portos, conceito e classificação 23
5. Os portos e os factores da sua valorização 28
   A. *Elementos estáticos:*
   a) posição geográfica 28
   b) condições de abrigo, profundidade e grandeza . . . 29
   c) proximidade dos rios e distância do mar 29
   d) clima e estabilidade do litoral 30
   B. *Elementos dinâmicos:*
   e) obras hidráulicas 32
   f) vias de comunicação 32
   g) serviços de pilotagem e marcação de pôrto 32
   h) serviços alfandegários e de saúde 32
   i) utensilagem do pôrto, sinais semafóricos e outros factores de valorização 33
6. Os portos de Portugal 33

OS PORTOS COMERCIAIS

CAPÍTULO I

O tráfego e as estatísticas dos portos

Pág.

7. O tráfego dos portos 43
8. As estatísticas portuárias 44
a) Portugal 45
b) Inglaterra 45
c) França 45
d) Itália 45
e) Holanda 46
f) Bélgica 46
g) Áustria 46
h) Estados-Unidos da América do Norte 46
i) Canadá 47
j) Espanha 47
k) Noruega 47
l) Alemanha 47
m) Japão 47
9. O uso e interpretação das estatísticas portuárias 47
16. Os pesos das mercadorias e os critérios estatísticos 49
a) Portugal 50
b) Inglaterra 54
c) França 55
d) Itália 55
e) Bélgica 55
f) Holanda 55
11. Os valores das mercadorias e os três sistemas estatísticos de fixação 56
a) Estados-Unidos da América do Norte 58
b) Inglaterra 59
c) França 59
d) Itália: 60

Pág.

e) Noruega 61
f) Espanha 61
g) Áustria 61
h) Alemanha 61
i) Grécia 61
j) Portugal 61
k) Holanda 63
l) Bélgica 63
12. O cálculo da tonelagem dos navios nas estatísticas portuárias 64

CAPÍTULO II

As funções económicas dos portos comerciais

13. Os portos antigos de função única e os portos modernos de funções múltiplas 69
14. A função regional 71
15. A função industrial 73
16. A função comercial 75

CAPITULO III

Os portos francos

17. Conceito e vantagens económicas dos portos francos. As cidades francas e as zonas francas 77
a) Vantagens comerciais 78
b) Vantagens industriais 80
c) Vantagens marítimas 80
18. Os portos francos em Portugal: 80
a) A franquia do Pôrto de Caminha no século XIV . 81
b) Os projectos de franquia dos portos de Oeiras e Vila Rial de Santo António 81
c) O pôrto franco da Junqueira de 1797 82
d) O projecto de 1824 84
e) Os portos francos e as opiniões de Mariano de Carvalho e Emídio Navarro 85
f) A proposta de lei de 18 de Junho de 1887 87

Pág.

g) A lei de 12 de Junho de 1913 94
h) A zona franca de Lisboa 97
19. Os portos francos no estrangeiro 101
a) Os portos francos e a Inglaterra 101
b) O Pôrto de Hamburgo e a sua zona franca 102
c) Outros portos francos alemães 109
d) O problema das zonas francas na França 110
e) A zona franca de Copenhague 112
f) O depósito franco de Génova 115
g) A zona franca de Nápoles 116
h) As zonas francas de Trieste e de Fiume 116
i) A zona franca de Salónica 117
j) A Rússia e as zonas francas 117
k) O depósito franco de Barcelona 117
l) As zonas francas argentinas 117
m) A zona franca do Rio de Janeiro 118
n) A cidade franca de Puenta Arenas no Chile 123

CAPÍTULO IV

Os serviços portuários

20. O tráfico marítimo e as suas necessidades 125
21. Os serviços portuários e a sua classificação 126
22. Os «índices» do valor dos serviços dum pôrto comercial . . 127
23. Os cais e as docas comerciais 128
24. As docas de reparação 130
25. O acesso aos portos e a manutenção dos fundos 131
26. As gares marítimas 126
27. A carga e descarga de mercadorias 126
28. A armazenagem 138
29. A polícia marítima 139
30. Os serviços de sinais marítimos 139
31. A sanidade marítima 144

CAPÍTULO V

A administração dos portos comerciais

Pág.

32. Sistemas de administração portuária 149
33. A administração dos portos no estrangeiro: 153
a) Inglaterra 153
b) Itália 158
c) Alemanha 160
d) França 160
e) Holanda 161
f) Bélgica 162
g) Rússia 163
h) Espanha 164
i) Estados-Unidos da América do Norte 164
j) Canadá 166
k) Argentina 167
l) Brasil 168
34. A administração portuária em Portugal 170
a) A Administração Geral do Pôrto de Lisboa 171
b) A Junta Autónoma das Instalações Marítimas do Pôrto (Douro-Leixões) 183
c) A Junta das Obras de Viana e Rio Lima 201
d) A projectada Junta Autónoma do Pôrto e Barra de Vila do Conde 209
e) A Junta Autónoma do Pôrto e da Barra de Aveiro . . 215
f) A Junta Autónoma do Pôrto e da Barra da Figueira da Foz e o seu Regulamento 227
g) A projectada Junta Autónoma do Pôrto Comercial de Lagos 247
h) A Junta Autónoma das Obras do Pôrto e da Barra de Tavira 255
i) A Junta Autónoma do Pôrto Comercial de Vila Real de Santo António 263
j) A projectada Junta Autónoma do Pôrto e Barra de Setúbal 271
k) A Junta Autónoma das Obras do Pôrto do Funchal 272
l) A Junta Autónoma do Pôrto Artificial de Ponta Delgada 278

m) A projectada Junta Autónoma das Obras dos Portos e Estradas do Distrito da Horta 285

Nota

35. As novas pautas aduaneiras portuguêsas e os critérios do valor e pêso das mercadorias nas estatísticas portuárias de Portugal. 293

Adenda 299

ACABOU DE IMPRIMIR-SE ÊSTE LIVRO NAS OFICINAS GRÁFICAS DO MUSEU COMERCIAL DE LISBOA EM 31 DE DEZEMBRO DE 1923.

This book is due two weeks from the last date stamped below, and if not returned or renewed at or before that time a fine of five cents a day will be incurred.

COLUMBIA UNIVERSITY LIBRARIES
0041440137

MSH 04222
OCT 2 1994 NEH

JAN 7 1927

END OF
TITLE